

Ingénieur de génie chez Michelin pour la fabrication des pneus, des avions Bréguet-Michelin, la création de l'aérodrome d'Aulnat et aussi les courses automobiles, où il met au point la méthode pour changer les quatre pneus d'un bolide en 1' 45", dès 1905 !

Henri FRAISOT

Né Henri Ernest Fraisot le 19 septembre 1876 à 14h30 à Nevers 58 Nièvre

Selon acte n°382 AD58 en ligne (2 Mi EC 358 1874-1876 vue 380/512)

Décédé le 17 mai 1969 à Clermont-Ferrand Puy-de-Dôme 63



Génial, imaginatif et persévérant car « impossible n'est pas Michelin ».

Le lundi 2 août 1898, ce Nivernais, jeune diplômé des Arts et Métiers, vient d'être embauché par la Manufacture Michelin de Clermont-Ferrand qui ne compte alors que 200 personnes. Conduit à son poste de travail, il découvre le bureau de dessin situé entre l'atelier des jantes et l'entretien, tandis que le foin des chevaux stocké sur le plancher supérieur sert d'isolation.

La jeune recrue arrive au bon moment car **Bibendum** dessiné par **Rossillon** est né en avril de la même année et les premiers pneumatiques Michelin, brevetés en 1895, sont commercialisés. La vente des voitures progresse à grands tours de roues dans une France qui est, en 1900, leader de la production mondiale d'automobiles.

Michelin produit 270 pneus par jour. Mais il faut améliorer la technique de fabrication. Edouard Michelin sollicite Henri Fraisot, chargé de l'atelier du déchetage des gommages et du gommage des toiles, pour trouver la bonne dissolution étalée sur la bonne toile. L'ingénieur se met à fabriquer des tissus puis des tissus sans couture comme des grands tubes.

Nommé chef des ateliers de fabrication des pneumatiques d'automobiles, Fraisot se met en recherche : superposer les toiles, les faire cuire... Tout cela sans jamais se décourager car la grande complicité qui règne entre **Edouard Michelin** et son ingénieur les amène à dire : *impossible n'est pas Michelin !*

Les prouesses techniques accomplies sont réjouissantes mais, comme toujours chez Michelin, le secret de fabrication demeure bien gardé.

En course automobile, sa méthode est révolutionnaire pour changer les pneus

Pour faire face à la demande accrue, Fraisot « taylorise » les méthodes de production dans les ateliers.

Avec le même succès, il s'occupe aussi de la préparation des courses automobiles. C'est ainsi qu'à l'arrivée de la course Paris-Berlin fin juin 1901, les huit premières voitures sont françaises et équipées de Michelin.

Le sens pratique, l'ingéniosité, l'imagination d'avant-garde et la persévérance d'Henri Fraisot font encore merveille lors de la coupe Gordon-Bennett en 1905. En effet, il expérimente avec succès sa méthode pour changer en 1'45" les 4 pneus du bolide de Léon Théry, alors que les Allemands mettent 6 minutes pour une seule roue. Son procédé est révolutionnaire : un technicien dédié à chaque opération.



Voyant que Fraisoit a le commandement sec avec ses ouvriers –cultivateurs ou viticulteurs contraints au travail en usine pour survivre –, Edouard Michelin qui a l'œil à tout lui recommande :

M. Fraisoit pour bien commander les ouvriers, il faut les aimer. Vous n'avez pas d'enfants. Quand vous en aurez vous comprendrez mieux ce que je viens de vous dire. En attendant, conduisez-vous avec vos ouvriers, comme s'ils étaient vos enfants.

Henri Fraisoit suivit ces conseils. Il se maria aussi et eut des enfants.

Voulez-vous construire des avions pour nous ?

Mobilisé à Angoulême à la déclaration de guerre, Fraisoit est alors sollicité par Michelin pour un travail utile à la défense nationale : construire des avions. Pour cela, l'ingénieur va en stage chez Voisin et **Bréguet**, les deux avionneurs de l'époque, car la tâche est tellement plus complexe que de faire des pneumatiques.

Grâce à Henri Fraisoit le projet fou de Michelin prend corps et le premier aéroplane vole le 14 juillet 1915. Il est suivi de 2 200 avions Bréguet-Michelin, sans que l'on constate la moindre avanie aux essais. On dit que les soudures étaient si délicates à faire que l'ingénieur avait recruté pour cela des dentelières et des modistes !

De mai 1915 à septembre 1917, le pilote d'essai **André de Bailliencourt** permet l'homologation des avions Bréguet-Michelin.



Avion Bréguet-Michelin exposé devant l'aéroport d'Aulnat

http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_de_ClermontFerrand_Auvergne#mediaviewer/File:Clermont_auvergne2.jpg

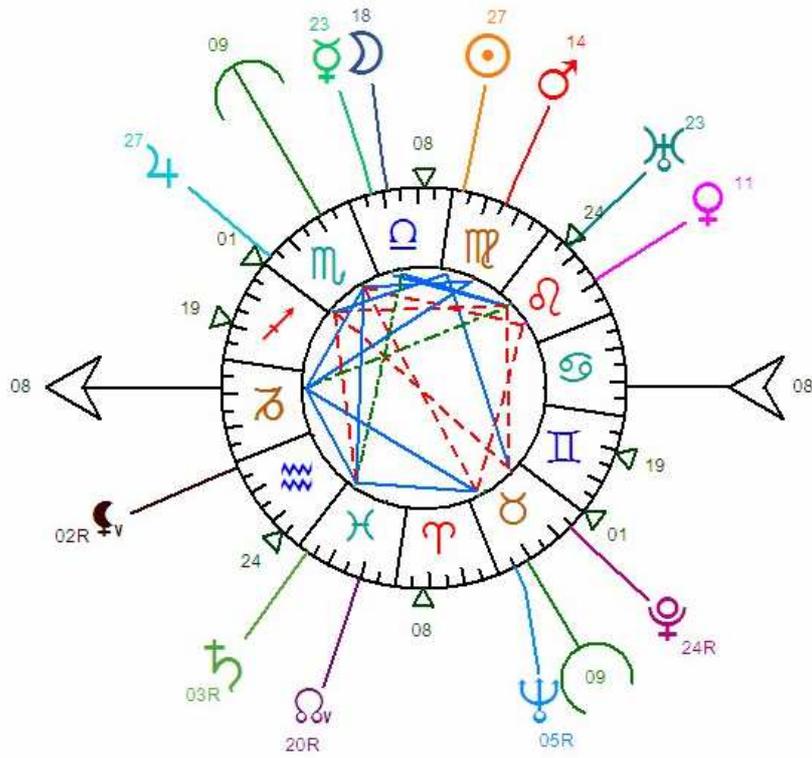
Fraisot fondateur en 1916 de l'aérodrome d'Aulnat

Pour faire voler les avions et entraîner les équipages au combat, il faut trouver au plus vite un terrain d'aviation à côté d'une gare et près d'une voie ferrée, selon la demande urgente des frères Michelin : *Trouvez un terrain susceptible d'être aménagé en aérodrome !*

Nous sommes en janvier 1916 et Fraisot prospecte aussitôt la région, consulte le cadastre, et dès le lendemain, propose à son patron le plan du futur aérodrome sur la commune d'Aulnat.

Malgré la protestation du maire de cette commune, on procède à l'expropriation et Fraisot fait aménager une piste en dur face aux vents dominants. Elle est parmi les premières pistes construites en dur en Europe.

Sources documentaires : Michelin, son histoire, ses champions, ses héros du quotidien – hors série « La Montagne » octobre 2007 disponible au Musée « L'Aventure Michelin » <http://www.laventuremichelin.com/>



Sites :

<http://www.janinetissot.com/>
<http://www.janinetissot.fdaf.org/>

Mail :

info@janinetissot.com