

Amédée PRAL (1896)

Le 18 août 1958, à l'âge de 83 ans, s'éteignait après une longue vie pleine de labeur et de droiture, Amédée PRAL.

Né en 1875 à Valence, il fit de bonnes études préparatoires à son entrée à l'École Centrale Lyonnaise, d'où il sortait en 1896.

Il débuta dans l'Industrie comme ingénieur dans une Usine à Bois de Valence, poste qu'il occupa jusqu'en 1913, époque à laquelle il prend la direction jusqu'à sa retraite, d'une affaire de spécialités pharmaceutiques.

Fidèle à l'École, à l'Association et à ses camarades, il eut le premier l'idée de la création d'un groupe E.C.L. Drôme-Ardèche et en fit part à son ami BORNET (1897) et à son beau-frère GOUDERC (1898). Cette idée, grâce à sa persévérance et à son attachement à l'esprit E.C.L., se concrétisa, et en 1922 à l'occasion d'une sortie générale de l'Association, compre-

nant la descente du Rhône et la visite de l'Usine de la Basse-Isère, ce groupe BICEPHALE (suivant l'expression de BORNET) prit naissance.

Dès 1924, PRAL se vit confier la délégation de ce groupe et s'y donna pendant 34 ans, étendant son activité non seulement pour recevoir les Ingénieurs E.C.L. éparpillés dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche, mais encore pour assister à des réunions inter-groupes et y représenter l'Association, Conscient de sa mission, il nous disait un jour de 1950 : « Dois-je rappeler avec mélancolie, mais avec quelque fierté, que je suis à 75 ans l'unique Président délégué au millésime du siècle précédent ».

Il devait le rester bien longtemps encore.

Pour le remercier de ses nombreux services, l'Association lui remettait en 1933 sa plaquette d'honneur.

Toujours modeste et profondément pénétré du sentiment de solidarité qui unit chacun de nous, il répondait à la lettre du Président de l'Association lui annonçant la marque de distinction dont il venait d'être l'objet : « Je suis plus sensible que je ne saurais le dire à l'honneur que vous vous proposez de me faire, honneur qui en réalité s'adresse au Groupe Drôme-Ardèche entier ».

Il laisse parmi nous, outre le souvenir vivant d'un grand E.C.L., celui d'un vrai camarade dont on était heureux d'être l'ami, tout en appréciant ses qualités de cœur, son sentiment profond du devoir et du dévouement.

C'est pour tous ses camarades et amis, et plus particulièrement pour le Groupe Drôme-Ardèche, une grande perte, que ceux qui l'ont connu ressentent plus vivement, puisque sa disparition constitue un vide douloureux difficile à combler.

Antoine FOILLARD (1888)

Décédé à Dracé le 29 janvier 1959, Antoine FOILLARD y naquit le 7 octobre 1869.

Entré à l'École Centrale Lyonnaise avec une bourse de la Chambre de Commerce de Lyon, il en sortit en 1888 pour faire, en 1889, un stage de 6 mois à la Manufacture Nationale d'armes de Puteaux.

Entré fin 1889 à la Maison Farcot, à Saint-Ouen, il la quitte en 1890 pour entrer comme élève au Laboratoire Central d'Électricité de l'École supérieure d'Électricité, et pour suivre les cours professés par Lippmann à la Sorbonne et Marcel Desprez au Conservatoire des Arts et Métiers.

En août 1891, il entre comme ingénieur à la Maison Sautter Harlé, service des essais, et en 1892, il est envoyé en mission de dix-huit mois au Brésil, pour diriger les travaux des installations électriques à bord d'un croiseur en construction à Rio-de-Janeiro.

Au retour, il fait une année de service militaire dans le Génie et, à sa libération, il rentre au service des essais pour passer en 1895 au service technique commercial.

Devenu ingénieur en chef de ce service en 1917, il s'occupe de travaux divers concernant les applications de la mécanique et de l'électricité à l'Industrie et à la Marine, les Centrales électriques avec turbines à vapeur et la propulsion électrique des navires.

Parmi les nombreuses Publications, Conférences, Mémoires qu'il fit, nous signalons les suivantes :

1° Au Congrès de 1904 de la Société Technique de l'Industrie du gaz : Note

sur « le chargement et le déchargement mécanique des cornues à gaz » ;

2° Au Congrès de 1910 de la Société précitée : Note complémentaire sur les défouneuses de cornues à gaz ».

3° Au Congrès de 1911 de la Société précitée : « Application des appareils centrifuges à la suppression du gaz d'éclairage ».

4° En février 1914, Conférence au Groupe parisien de T.A., sur « l'évolution de la machine à vapeur ».

5° Dans le numéro du 15 juin 1914 de la Technique Moderne : La production de l'air comprimé dans les mines ;

6° Dans le numéro du 1^{er} janvier 1916 du *Génie Civil* : Les récents progrès dans les moteurs à vapeur. La turbine radiale à double rotation.

7° Dans le numéro du 29 juillet 1916 du *Génie Civil* : « La commande électrique des gouvernails » ;

8° Dans le numéro du 26 octobre 1918 du *Génie Civil* : « La propulsion électrique des navires » ;

9° Dans le numéro du 11 octobre 1919 du *Génie Civil* : « La commande électrique des vannes et des portes d'écluses à ras du port de Boulogne ».

10° En janvier 1920, conférence au Groupe de Paris de l'A. : « Quelques considérations sur les grandes centrales à vapeur » ;

11° En juin 1922, à la Société des Ingénieurs civils de France : « La propulsion électrique des navires et son application aux navires français Guanya et Ipani-
ma » ;

12° En juin 1924, à la 28^e Session de l'Association technique maritime et aéronautique : « La propulsion électrique des navires » ;

13° Au Congrès de Liège de 1924 de l'Association Française pour l'avancement des Sciences : « Note sur l'application de la transmission électrique à la propulsion des navires » ;

14° En 1924, mémoire à l'Académie des Sciences : « Les machines marines avec transmission électrique » ;

15° Publication dans le Bulletin de janvier 1925 de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale d'un mémoire écrit en 1912, sur « Les Chargeurs mécaniques pour foyers de locomotives ».

Parmi ses études et réalisations ayant un caractère inventif, nous remarquons :

1° Réalisé en 1902, un système mécanique d'enclenchement automatique à verrous, qui constitue la partie essentielle des défouneuses de cornues à gaz à tronçons télescopiques.

Ce système d'enclenchement est employé avec succès sur de nombreuses machines dans les grandes usines à gaz du Landy, de Gennevilliers, d'Ivry, de Marseille, etc...

2° Combiné un système d'appareils de commande des portes d'écluses permettant de simplifier considérablement les manœuvres habituelles.

Ce système, adopté après concours, par les Ponts et Chaussées, a été appliqué avec succès en 1902, puis en 1909, aux portes de l'écluse à ras du port de Boulogne.