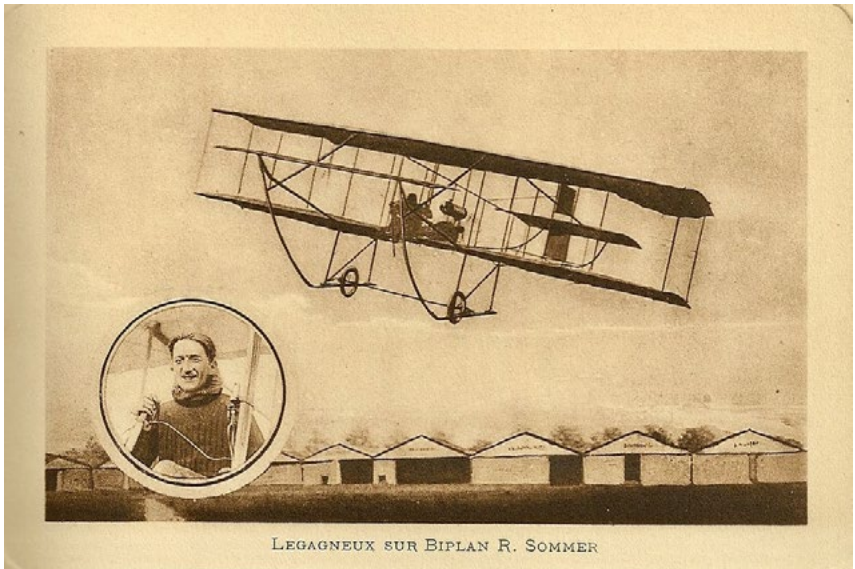


Inauguration de l'impasse Georges Legagneux

Dimanche 26 novembre 2023

 puteaux.fr  villedeputeaux  villeputeaux  villedeputeaux





Georges Legagneux

(1882-1914)

Sa vie personnelle

Georges Théophile Legagneux est né le 24 décembre 1882 au 14 rue de Paris à Puteaux. Il est le deuxième fils d'une fratrie de deux enfants. Ses parents, Désiré Mary Legagneux et Emilie Blanche Marie s'étaient mariés le 11 mars 1882 à Nanterre et avaient donné naissance à leur premier enfant, Georges, en décembre de la même année. Sa sœur, Blanche Lucie Legagneux, est née quelques années plus tard, le 10 avril 1886 à Suresnes. Cette famille était plutôt modeste. En effet, le père de famille, Désiré Mary, était ajusteur mécanicien tandis que sa femme était mère au foyer.

Il s'est marié à Puteaux le 9 février 1907 avec Aimée Henriette Félicie Grave (1884-1963), une manutentionnaire, avec qui il vit sous le même toit que ses parents au 14 rue du Centenaire. De ce mariage est né un fils, Georges Désiré Legagneux (1908-1987), le 5 octobre 1908 au 10 rue Centenaire à Puteaux.

Finalement, Georges Legagneux est décédé à Saumur le 6 juillet 1914. Il est inhumé à Puteaux dans le cimetière ancien où il repose aujourd'hui avec sa femme et son fils. Lors de ses funérailles, de grands noms de l'époque sont présents pour lui dire au revoir parmi lesquels : M. de Grandmaison, député de Saumur, M.

Delage des établissements Nieuport et M. Léon Levasseur, ingénieur et fondateur de l'entreprise aéronautique Antoinette. Pour lui rendre hommage, une impasse porte son nom depuis 1932.

Du mécanicien au pilote professionnel

Georges Legagneux, qui travaille dans une entreprise de tramways électriques, commence sa carrière dans l'aéronautique en tant que mécanicien chez Léon Levasseur à l'entreprise Antoinette. Il y fait la connaissance du capitaine Ferber, pilote de monoplans. Pendant son service militaire, il est détaché en tant que mécanicien de Ferber. C'est ce dernier qu'il l'initie au vol. Il effectue son premier vol en 1908 sur le Ferber n°IX, un biplan équipé d'un moteur V8 Antoinette, félicité par la presse pour la prouesse technique. Il enchaîne ensuite les records, les prix dans des compétitions de vols et se spécialise dans l'altitude. Il voyage dans différents pays d'Europe et se fait remarquer pour ses différents vols comme en Belgique et en Russie. En 1909 il effectue le premier vol en Suède le 29 juillet, à Stockholm sur un aéroplane Voisin. Il obtient son brevet de pilote aviateur le 19 avril 1910 et assure même les fonctions de « professeur-pilote » des appareils Voisin.

En 1910, il remporte le « prix de la hauteur » avec 2150 mètres à Milan. Il bat le record du monde de hauteur sur un Blériot en atteignant 3 100 mètres la même année, 5 120 en 1911, puis pour la quatrième fois le 31 décembre 1913 avec un record de 6 210 mètres sur « Nieuport ». La ville de Puteaux reconnaît son travail et lui offre une médaille de reconnaissance en 1910. Il reçoit la croix de Chevalier de la Légion d'honneur pour ses progrès dans l'aviation en 1912.

Il continue sa carrière de professionnel de l'aviation en travaillant à partager sa passion. Avec son coéquipier Robert Martinet (1885-1917) il fonde l'aérodrome de Corbelieu ainsi qu'une école de pilotage sur des appareils Henri Farman. Il continue à être pilote instructeur chez Voisin et devient chef pilote chez Breguet.

Il décède tragiquement dans un accident d'avion le 6 juillet 1914 au-dessus de la Loire, à Saumur, mettant fin à sa carrière fulgurante là où elle avait commencé.

La société Antoinette

En 1902, alors directeur technique de la Société du Propulseur Amovible à Suresnes, Léon Levavasseur commence la réalisation d'un moteur d'aviation. Avec l'aide financière de Jules Gastambide, l'ingénieur crée alors un moteur léger en V à 8 cylindres dans son atelier au 10 rue des Bas Rogers. Il est surnommé Antoinette, du prénom de la fille de Monsieur Gastambide. En 1903, Levavasseur et son équipe construisent un grand monoplane qui accueillera le moteur. Des premiers essais de vols ont lieu à Villotran (Oise). Mais le monoplane, piloté par Charles Wachter, ne réussit qu'à faire un bond et retombe. Il est peu à peu détruit par les échecs successifs. Faute de nouveaux crédits, Levavasseur se concentre plutôt sur son moteur. Parce que cela lui permet de le vendre, il l'installe dans des canots automobiles. Les canots font un triomphe aux Courses de Monaco en avril 1905 !

Le succès s'installe et, en 1906, la société Antoinette est officiellement créée. Gastambide en est le président, Blériot le vice-président, et Levavasseur le directeur technique. La société produit des moteurs en série pour des canots, mais réalise aussi des moteurs pour l'aviation. Il semblerait que près d'un moteur par semaine soit sorti des ateliers entre 1906 et 1907. En 1906, un moteur Antoinette est installé sur le biplane de Santos-Dumont. Un premier vol de 60 mètres a lieu en octobre, puis un vol reconnu officiellement en novembre dans la plaine de Bagatelle. Dès lors, plusieurs avions sont équipés du moteur, dont ceux de Blériot.

En collaboration avec le capitaine Ferber, la société sort son premier monoplane qui gagne le premier prix d'altitude en 1909 à la Grande Semaine de Reims. Entre 1908 et 1910, on estime la construction à une centaine d'appareils. Les monoplans Antoinette sont notamment pilotés par Hubert Latham qui les rendra célèbres

dans le monde entier. Le pilote participe (et gagne) à de nombreux concours et prix. A partir de 1909, la société créée à Mourmelon (où sont réalisées des expérimentations militaires) une école de pilotage et un atelier. Elle fournit à l'armée les premiers appareils d'entraînement ainsi qu'un simulateur de vol (deux tonneaux en équilibre). Peu à peu, l'armée s'intéresse en effet à l'aviation. En 1911 est organisé un concours militaire pour fournir des monoplans. Malgré les bons résultats de Latham, la société Antoinette échoue au concours l'année suivante.

Cet échec entraîne la chute de la société. Ces produits ne se vendent plus : ils n'ont pas réussi à suivre les évolutions techniques. En 1912, Latham quitte la société. Levavasseur est ruiné. La société périclité. À la mort de son fondateur, en 1922, elle est radiée du registre du commerce.

La société Morane-Saulnier

La société Morane-Saulnier est issue de l'association en 1911 de l'ingénieur Raymond Saulnier et des frères Léon et Robert Morane (tous deux pilotes). Les premiers aéroplanes sortis de leurs ateliers permettront aux pilotes d'essai de la marque Georges Legagneux et Roland Garros de battre plusieurs records de hauteur en 1912 et 1913 et à ce dernier de traverser la Méditerranée en 1913. Les activités de la société concernent également le transport du courrier par avion à partir de cette même année.

Durant la première Guerre mondiale, Raymond Saulnier et Roland Garros conçoivent un système permettant un tir synchronisé de mitrailleuse (Hotchkiss, Lewis, Vickers...) au travers du pas de l'hélice, à l'aide d'un déflecteur, système qui équipe dès les premiers mois de 1915 de très nombreux appareils. Après-guerre, elle se spécialise dans les avions écoles et de transport, à l'aide d'une école de pilotage à Villacoublay.

La croissance de l'usine se poursuit, et en 1939 la société rachète des terrains aux usines UNIC, mitoyens de ses ateliers. En 1940 une grande partie de l'activité est délocalisée dans la nouvelle usine d'Ossun

(près de Tarbes) qui se trouve en zone libre. Pendant la guerre, le site de Puteaux continue de fonctionner, réquisitionné par l'armée allemande.

En août 1944, à la Libération, Raymond Saulnier et Robert Morane redémarrent le bureau d'études de Puteaux et tentent de redresser la société. Mais les quatre années de guerre ont laissé de nombreuses difficultés, et, dépourvue de moyens financiers, la société est condamnée à travailler sur des appareils de modeste dimension. Malgré les commandes, elle doit réduire ses effectifs (de 1 100 ouvriers en 1949 à 350 en 1954).

L'année 1959 est marquée par la crainte de la fermeture de l'usine de Puteaux qui intervient finalement deux ans plus tard. En 1962, la société Morane-Saulnier est mise en banqueroute et ses actifs sont rachetés par le groupe Potez, qui en assure la gérance sous le nom de Société d'exploitation des

Etablissements Morane-Saulnier (SEEMS) avec pour but de la revendre. La société est rachetée par Sud-Aviation (ancêtre de l'Aérospatiale) en 1966 et remplacée par la Socata à Tarbes. Aujourd'hui ces sociétés font toute partie d'EADS.

Ces locaux, situés au 3 rue Volta (aujourd'hui possession de la ville), ont appartenu à la société Morane Saulnier. Ce bâtiment n'est cependant qu'une partie de l'ensemble des ateliers de la société. Elle s'étendit en effet, au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle, dans un quadrilatère allant du 3 au 5 rue Ampère, aux 3 et 5 rue Volta, ainsi que sur une parcelle au 2 rue Volta. Ce site est l'un des derniers vestiges du passé industriel de la ville et représente un exemple caractéristique des ateliers début de siècle, avec une architecture intérieure métallique typique des ateliers Eiffel.



1



2



3

Ci-contre et ci-dessus : photos de Goerges Legnagneux provenant des Archives Municipales de Puteaux : 1 : 2Fi2357, 2 : 2Fi2356, 3 : 2Fi1407