



Arrivée triomphale de l'aviateur Georges Legagneux à Amiens, le 15 août 1910, lors de la course du circuit de l'est. (Plaque de verre stéréoscopique, collection particulière).

Georges Legagneux, l'homme oiseau

Par Gérard Hartmann

Georges Legagneux, l'homme oiseau



Mécanicien chez Levavasseur

Georges Legagneux est né le 24 décembre 1882 à Puteaux. Adolescent, dans les revues *Les merveilles de la science* et *La Nature* que lit son père il découvre les exploits des précurseurs du vol humain : le Breton Besnier en 1678, qui se jeta avec deux paires d'ailes du haut du second étage d'une maison, le marquis de Bacqueville qui traversa la Seine à Paris en 1742 avec quatre ailes et plana sur 150 mètres, les frères Montgolfier qui ébahirent la cour de Versailles en 1783 avec leur ballon emportant un mouton, un canard et un coq, le vaisseau volant de Blanchard (1784) tracté par une hélice, premier du genre mais qui n'a jamais quitté le sol faute de moteur, un petit hélicoptère présenté à l'Académie des sciences par Launoy et Bienvenu (1784), celui d'Alphonse Pénaud un siècle plus tard, mû par un élastique torsadé, l'aéroplane modèle réduit à hélice et à moteur à vapeur des frères du Temple (1857), les études menées sur le vol artificiel par Jules-Etienne Marey et son disciple Victor Tatin. La lecture du roman de Jules Verne *Robur le Conquérant* est une révélation. Legagneux veut devenir un « homme volant ».

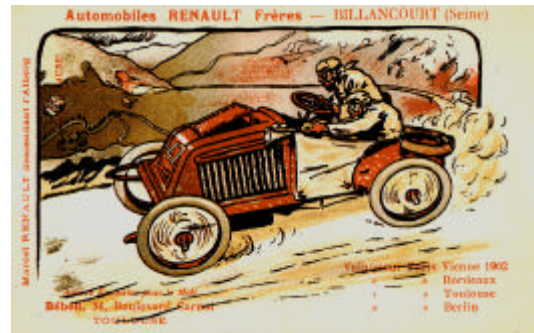


Le voyage de noces aérien, par Albert Robida (1892).

Le 15 août 1902, l'ingénieur Léon Levavasseur¹ signe avec le colonel Charles Renard, responsable du centre aérostatier militaire de Chalais-Meudon (Hauts-de-Seine), un accord concernant le développement d'un moteur d'aviation. Le 28 août 1902, Levavasseur dépose le brevet du moteur, un V8 à 90° révolutionnaire censé développer 80 ch

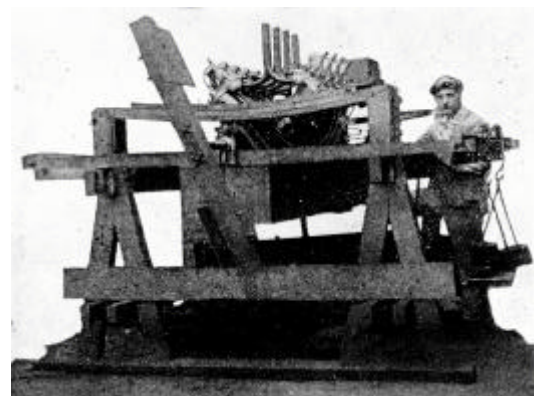
et peser 100 kg. L'armée avance 20 000 francs pour sa réalisation.

Les choses se gâtent quand l'armée apprend que Levavasseur a entrepris la construction d'une machine volante. Le moteur est terminé à la fin du printemps 1903. Testé à Chalais-Meudon, il ne développe que 63 ch et pèse 180 kg. L'ingénieur est prié de revoir sa copie. Comme l'écrit Georges Houard dans *Les Ailes* en 1943 : « C'est à ce temps déjà lointain que remonte le premier conflit en matière d'aviation, entre l'industrie privée et la technique officielle. »



En 1902, personne n'a encore volé sur un plus lourd que l'air. L'actualité sportive est dominée par l'automobile. Publicité Renault (1902). (Musée Renault).

A vingt et un ans, Legagneux qui habite et travaille à Puteaux dans une entreprise de tramways électriques est recruté par Levavasseur comme mécanicien. L'équipe ne comprend alors que dix personnes : Eugène Welféring, trois de ses frères, tous mécaniciens, son beau-frère Charles Wächter désigné pour piloter l'aéroplane, Maurice Primard responsable des fabrications, Albert Welféring (un cinquième frère) et Louis Boyer au bureau d'études. L'aéroplane étant un échec, l'équipe de Levavasseur se recentre en 1904 avec profit sur le développement des moteurs. Montés sur des bateaux, ils se couvrent bientôt de gloire dans les compétitions. En février 1906, Jules Gastambide et Léon Levavasseur s'associent et fondent la firme *Antoinette*.



Le moteur Levavasseur de 80 ch sur son banc d'essais en juin 1903. (*Les Ailes*, 1943, collection CAEA).

1. Lire le bulletin consacré à Levavasseur et la société Antoinette.

Georges Legagneux, l'homme oiseau



Mécanicien du capitaine Ferber

Le premier client de Levavasseur pour l'aviation est le capitaine Ferber, lequel commande le V8 de 24 ch en 1904. Legagneux qui effectue son service militaire, est détaché auprès de lui comme mécanicien. Son sort, désormais, est étroitement lié aux résultats du pionnier du plus lourd que l'air.



Planeur Ferber I essayé à Beuil (Alpes-Maritimes) en 1902.

Dès 1897, Ferber a suivi les expériences du vol plané d'Otto Lilienthal. Sa correspondance avec Octave Chanute en 1901 lui permet de construire un planeur, le *Ferber I*, une machine volante de 9,50 m d'envergure, de 33 m² de surface portante mais qui ne pèse que 50 kg. En 1902, ce planeur est essayé avec succès à Beuil (Alpes-Maritimes) : il vole sur 50 mètres. Ensuite suivent trois autres planeurs, essayés en Bretagne où règne en permanence un doux vent d'ouest en 1903 puis à Berck-Plage (Pas-de-Calais) en 1904.



Planeur Ferber à Berck-Plage en 1904. (Musée de l'Air).

Monté en 1904 sur son planeur biplan *Ferber VII*, le moteur Levavasseur de 24 ch qui pèse environ 100 kg ne permet pas à Ferber de décoller. La machine est détruite par une tempête sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-

Seine). En 1905, l'aéroplane qui lui succède, le *Ferber VIII* à moteur V8 Levavasseur de 50 ch, est sorti du hangar et abandonné sous la pluie par les sapeurs aérostiers de Chalais-Meudon (le terrain est dédié aux dirigeables militaires) et la machine n'est pas réparable.



Le Ferber IX à Issy-les-Moulineaux en juillet 1908. (MAE).

En 1906, Ferber demande à l'Armée un congé sans solde de trois ans et entre chez Antoinette. Il reconstruit son appareil de 1905, sous la référence *Ferber IX*. Auxiliaire dévoué, Legagneux l'assiste au quotidien en entretenant ses moteurs. C'est seulement le 14 juillet 1908, deux ans plus tard, que Ferber parvient à voler pour la première fois : une noire malchance et l'incompréhension de l'armée lui ont fait perdre trois ans.



Le capitaine Ferber aux commandes de sa machine en 1908. (MAE).

Dès 1908, Legagneux est amené au pilotage par Ferber qui lui cède volontiers les manettes du biplan. Suivant un bon enseignement, l'élève ne tarde pas à dépasser son maître. Le 19 août 1908, le mécanicien Antoinette inscrit une première fois son nom dans les annales de l'aviation en réussissant sous les yeux des commissaires de l'Aéro-Club de France un vol de 256 m sur le *Ferber IX*, ce qui lui vaut de remporter le Prix de l'Aéro-Club. Avec cet argent, il va s'acheter un monoplan Blériot. Le 19 septembre, toujours à Issy-les-Moulineaux, Legagneux vole sur 500 mètres, cette fois sur le monoplan Antoinette à moteur 25 ch (nouvelle version) qui se montre plus fiable que la précédente. Avec Hubert Latham, il est l'un des rares aviateurs à avoir assimilé le pilotage de ces machines aux commandes compliquées.

Georges Legagneux, l'homme oiseau



Pilote-instructeur chez Voisin

En 1909, Legagneux quitte la société de Levasseur et entre chez Farman, puis chez Voisin et en 1910 chez Sommer. Il y travaille à la fois comme pilote d'essais et instructeur de vol. C'est ce qu'il désirait depuis toujours : maintenant, il vole chaque jour. Quoiqu'un peu lourd, le biplan Voisin est une robuste machine qui permet quelques erreurs de pilotage. Legagneux aligne les heures de vol, mais ce qu'il préfère c'est la liberté de voler en rase campagne.

Le 29 juillet 1909, il inscrit son nom dans l'histoire mondiale de l'aviation en effectuant dans un champ près de Stockholm sur un biplan Voisin le premier vol d'un aéroplane à moteur en Suède ; il vole à Moscou. En août, il participe au meeting de Reims où son pilotage fait merveille. Il qualifie facilement les Voisin n° 17 (de Ferber) et n° 38 (le sien). En janvier 1910, il passe son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France, devenu obligatoire, sur aéroplane Sommer avec le n° 55 (qui lui sera remis le 19 avril 1910). Mais c'est sur son Blériot qu'il s'inscrit dans les meetings aériens de la saison 1910.

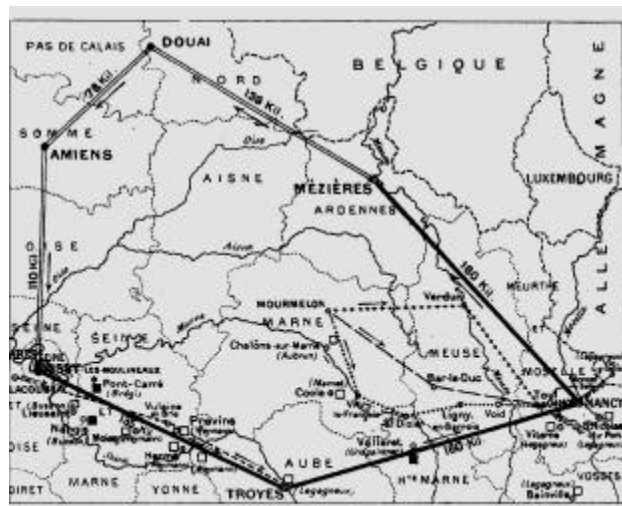


Aviateur professionnel

La saison 1910 est riche d'une multitude de meetings aériens, organisés dans toute l'Europe. Ils sont dotés de primes exceptionnellement élevées, ce qui permet généralement au vainqueur d'une seule épreuve de se payer un moteur ou un aéroplane, parfois les deux.

C'est sur un biplan Sommer à moteur Gnome

que Legagneux dispute le meeting de Nice le 23 avril. En mai, sur la même machine, il se distingue dans la grande semaine de Lyon : derrière Van den Born, il remporte le second prix de la totalisation des temps de vol et 50 000 francs. Travailleur infatigable, Legagneux est l'un des pilotes les plus assidus lors des essais préparatifs. Même un vent de 20 m/s ne l'empêche pas de prendre l'air.



Carte du circuit de l'est montrant les arrêts des concurrents. (L'illustration 1910).

La course du circuit de l'Est est la première épreuve d'un genre nouveau qui va bientôt faire fureur : les courses de ville à ville. Organisé par le journal *Le Matin*, le circuit comprend un parcours de 782 kilomètres, à effectuer en six étapes : Paris – Troyes (le 7 août, 135 kilomètres), Troyes – Nancy (le 9 août, 165 km), Nancy – Mézières (le 11 août, 160 km), Mézières – Douai (le 13 août, 139 km), Douai – Amiens (le 15 août, 78 km) et Amiens – Paris (le 17 août, 110 km). Le départ et l'arrivée ont lieu depuis le terrain militaire d'Issy-les-Moulineaux.



Accident de Georges Legagneux à Troyes durant l'épreuve du circuit de l'est 1910. (Cliché L'illustration 1910).

Georges Legagneux, l'homme oiseau



Le général d'Armée Roques, responsable de l'aviation, décide d'y faire participer ses officiers pilotes, pour évaluer leurs performances, sans toutefois participer à la compétition (gagner des primes), seuls les pilotes civils étant classés.



Legagneux à Lyon le 8 mai 1910. (Document CAEA).

Les concurrents habituels de la saison sont présents : les avions et pilotes officiels des firmes Antoinette, Blériot, Breguet, Henry Farman, Maurice Farman, Sommer. Quatorze appareils se présentent au départ à Issy-les-Moulineaux. Legagneux s'est engagé sur son biplan Sommer-Gnome habituel.



Le soleil est à peine levé le 7 août que plusieurs monoplans sont mis en piste. Emile Aubrun sur Blériot à moteur Gnome (brevet n° 21) s'élance à 5 h 13, Leblanc sur Blériot-Gnome (brevet n° 17) à 5 h 18 et Julien Mamet (brevet n° 18) à 5 h 22

s'envolent les premiers. Guillaume Busson (brevet n° 121), d'abord arrêté à Lieusaint (Seine-et-Marne) abandonne à Nangis (Seine-et-Marne) ; Henri Brégi s'arrête à Pont-Carré (Seine-et-Marne). Charles Weymann fait des haltes à Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne), Provins et Hermé (Seine-et-Marne). Mamet abandonne dans la seconde étape, de même que Lindpaintner. La course est remportée par Alfred Leblanc sur Blériot, qui parcourt les 785 kilomètres du circuit en 12 h 56 mn. Le second est Aubrun, le troisième Legagneux, dont la machine a été accidentée à l'atterrissage, et qui a dû faire halte à Troyes (Aube), Bainville-aux-Miroirs en Meurthe-et-Moselle [et non pas Bainville-aux-Saules dans les Vosges comme indiqué par L'Illustration de 1910], Viterne (Meurthe-et-Moselle) et St-Nicolas-de-Port (Meurthe-et-Moselle).

En septembre, Legagneux participe au meeting de la Baie de Seine sur un Farman à moteur Gnome. Alors que certains pensent limiter la saison sportive d'avril à octobre, durant la belle saison, les mauvaises conditions atmosphériques de l'automne et de l'hiver n'empêchent pas certains furieux de poursuivre leurs vols. C'est le cas de Henry Farman et de Georges Legagneux, acharnés à faire tomber les records du monde de durée et d'altitude.



Le biplan Sommer utilisé par Legagneux durant la saison sportive 1910.

Le 8 décembre, à Pau (Pyrénées-Atlantiques), par un vilain temps, grâce à son moteur Gnome, Legagneux porte le record du monde d'altitude détenu par l'Américain Johnstone sur biplan Wright (2 960 m) à 3 180 mètres. Le 18 décembre 1910, alors que les journées sont réduites en ensoleillement, Farman établit un nouveau record du monde de durée sur son biplan à moteur Gnome de 50 ch, avec un vol de 8 h 12, à Etampes (Essonne). Trois jours plus tard, à Pau,

Georges Legagneux, l'homme oiseau



Legagneux sur son monoplan Blériot à moteur Gnome est le premier aviateur au monde à réaliser un vol en circuit fermé sur plus de 500 kilomètres : il vole non-stop sur 515,900 kilomètres en 5 heures 29 minutes, mais c'est Maurice Tabuteau qui lui grille la politesse dans la Coupe Michelin 1910, avec un vol de 525 kilomètres effectué le 30 décembre.

Quoi qu'il en soit, Legagneux a remporté plus de 100 000 francs de prix au cours de la saison et son nom est maintenant célèbre dans toute l'Europe. Pour la saison 1911, alors qu'il a les moyens financiers de vivre de ses rentes, celui que les journalistes vont surnommer « l'homme-oiseau » choisit d'entrer chez Breguet comme chef pilote.

Chef pilote chez Breguet

Sur la piste en herbe du terrain de La Brayelle près de Douai (Nord) où l'usine Breguet est installée, Legagneux vole chaque jour ou presque, et il forme tout au long de la saison 1911 un nombre incalculable de pilotes, dont le premier pilote suédois, Henrick-David Hamilton (1879-1917). Il participe aux essais des machines de la firme, en particulier les machines militaires et les nouveaux hydro-aéroplanes pour lesquels il effectue de très nombreux vols de démonstration. Lors d'un de ces vols, il emmène sur un hydro-aéroplane Breguet la femme du pilote Hamilton.



Breguet U3, une machine robuste créée en 1911, capable de transporter trois hommes, que l'Armée et la Marine nationale vont commander à quelques unités. (MAE).

Son record du monde d'altitude a tenu sept mois, et il est battu à trois reprises durant l'été 1911, par Marcel Loidan sur un appareil Farman à Mourmelon le 9 juillet (3 200 mètres), par le capitaine Félix sur un Blériot à Etampes le 5 août (3 350 m) et par la grand Garros, sur un Blériot allégé à Paramé près de Saint-Malo le 4 septembre (4 250 m), le pilote disposant d'un respirateur.

Legagneux aimerait battre de nouveau un record de durée ou d'altitude, seulement il lui faut maintenant une machine spéciale, un moteur préparé, des équipements, bref il doit se lancer

dans une entreprise coûteuse.

L'année sportive 1912

En 1912, l'homme de Puteaux tente un retour dans les meetings aériens français. La première grande compétition à laquelle il participe est la course du circuit d'Anjou, organisé par les frères René et Pierre Gasnier du Frêne et par l'Aéro-Club de France, en juin 1912.

Le circuit d'Anjou est un triangle Angers - Saumur - Cholet de 156 km à couvrir entre 9 heures du matin et 19 heures le soir, trois fois le dimanche 16 juin et quatre fois le lendemain, soit un total de 1 100 kilomètres. Les primes sont élevées : le vainqueur remporte 50 000 francs (prix de l'Aéro-Club), plus 20 000 francs pour la course de vitesse.



Affiche vantant les mérites du circuit d'Anjou. (MAE).

Sur les trente cinq inscriptions (les aéroplanes sont inscrits par les constructeurs, et non par les

Georges Legagneux, l'homme oiseau



pilotes), vingt-huit appareils se qualifient pour la course du 16 juin : neuf monoplaces, huit biplaces, trois triplaces, cinq quadriplaces et trois imposants appareils biplans à cinq places. Cette course est marquée par l'apparition du nouveau moteur Gnome de 80 ch monté sur le rapide Morane-Saulnier C dont six exemplaires sont alignés.

De façon à permettre aux grands biplans multiplaces de pouvoir justement lutter contre les rapides monoplans monoplaces, les organisateurs imposent aux monoplans des handicaps assez discutables sous la forme de poids morts.

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	Gaubert	Astra	Renault 90 ch
2	Labouret	Astra	Renault 70 ch
3	Tabuteau	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
4	Espanet	Nieuport	Gnome 80 ch
5	Bedel	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
6	Garros	Blériot	Gnome 50 ch
7	Hamel (GB)	Blériot	Gnome 80 ch
8	Brindejone	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
9	Bobba	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
10	Renaux	H Farman	Gnome 70 ch
11	Bielovucic	Voisin	Antoinette 60 ch
12	Allard	Caudron biplan	Anzani 100 ch
14	Legagneux	Zens	Antoinette 50 ch
15	Hanouille	Blériot	Anzani 60 ch
16	Mouthier	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
17	Obre	Monoplan Obre	Gnome 70 ch
18	Audemars	Blériot	Gnome 80 ch
19	J Védrières	Deperdussin	Gnome 100 ch
20	Hélen	Nieuport	Gnome 80 ch
21	Molla	REP	REP 75 ch
22	Wynmalen	Breguet	Canton-U. 80 ch
23	Wagner	Hanriot	Gnome 70 ch
24	Frey	Hanriot	Gnome 70 ch
25	Ehrmann	Deperdussin	Gnome 100 ch
26	Labouchère	Zodiac	Clerget 100 ch
27	Renaux	M Farman	Renault 90 ch
28	Laugarot	M Farman	Renault 70 ch
29	Fischer	H Farman	Gnome 80 ch
30	Mesguich	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
31	Vidart	Deperdussin	Gnome 100 ch
32	Verstraeten	Sommer	Anzani 60 ch
33	Pierre Béard	Blériot	Anzani 60 ch
34	Bielovucic	De Marcay	Anzani 100 ch
35	Divétain	Ladougne	Gnome 80 ch
36	Grazzioli	Blériot	Anzani 60 ch

Concurrents du Circuit d'Anjou 1912, comptant pour le Grand Prix de l'Aéro-Club de France. (Source : La Revue Aérienne).

Roland Garros, encore pilote Blériot, ne dispose que d'un monoplan 1911 à moteur 50 ch et sa machine porte le n° 6 dans cette course, tandis que le Britannique Gustav Hamel, sur le

Blériot n° 7, dispose déjà du nouveau Gnome 80 ch. René Allard pilote le biplan Caudron 1912 propulsé par le nouveau moteur Anzani 100 ch en étoile et qui porte le n° 12. Georges Legagneux fait équipe avec Robert Martinet sur le monoplan Paul Zens de 1910 à l'antique moteur Antoinette 50 ch portant le n° 14, avec lequel il n'a aucune chance de terminer l'épreuve. Notons l'absence de numéro 13. Biélovucic abandonne son lourd biplan Voisin et pilote le tout récent monoplan de Marçay à moteur Anzani de 100 ch.



Le Morane-Saulnier C du record d'altitude. (MAE).

Le 16 juin, le jour de la course, le temps est calamiteux pour l'aviation, pluie et vent, mais le départ est quand même donné. Les grands biplans multiplaces pour lesquels cette épreuve est montée et les monoplans les plus rapides ne peuvent prendre le départ : Armand Deperdussin, Robert Esnault-Pelterie et Louis Breguet, furieux, retirent leurs appareils.

Onze aviateurs seulement prennent part aux épreuves : Louis Gaubert sur son biplan Astra à moteur Renault de 90 ch porte le n° 1. Le docteur Gabriel Espanet et Emmanuel Helen défendent les couleurs de Nieuport, sur des monoplans 1912 à moteur Gnome 80 ch. Ils portent les numéros de course 4 et 20. Le Nieuport d'Emmanuel Helen est un prototype allégé de 200 kg destiné aux courses de vitesse. L'écurie Morane-Saulnier, équipée presque en totalité du Gnome 80 ch elle aussi, comprend l'expérimenté René Bedel, n° 5, le jeune (20 ans) Marcel Brindejone des Moulinais, n° 8 et l'excellent René Bobba, n° 9.



Le Blériot XI type 2bis du record du monde d'altitude. (MAE).

Georges Legagneux, l'homme oiseau



Par suite du mauvais temps, la course est une catastrophe en regard des résultats. Allard détruit son biplan au décollage, imité par Biélovucic. Bedel fait un cheval de bois au décollage ; Helen et l'équipage Legagneux-Martinet abandonnent dans le premier tour. N'ont pris de départ le 16 juin qu'un Blériot (Garros), le Nieuport d'Hélen, les Morane-Saulnier et Legagneux. Quatre pilotes seulement parviennent à boucler le premier tour sous le vent et la pluie : Garros, Hamel, Espanet et Brindejont des Moulinais. Mais la course perd tout intérêt ; Espanet tombe en panne à Cholet (Maine-et-Loire) dans le deuxième tour. Après le second tour, il ne reste plus que deux concurrents : Garros (Blériot) et Brindejont (Morane-Saulnier), arrivé hors délais. Garros est le seul à effectuer le troisième tour.

Le 11 août est organisé un meeting aérien dans la station balnéaire de Bourbon-Lancy (Allier). Par un temps superbe, Legagneux remporte les épreuves sur son Blériot à moteur Gnome.

Reprenant le Morane-Saulnier « spécial record d'altitude » de Garros, Legagneux le 17 septembre 1912 à Issy-les-moulineaux est crédité par les commissaires de l'Aéro-Club de France de l'altitude de 5 450 mètres. Cette fois, les cinq kilomètres d'altitude sont bel et bien dépassés. Legagneux qui détenait déjà le record d'altitude 1910 va faire de cette épreuve, redoutable au plan physique pour le pilote, une « spécialité ». Le 11 décembre 1912, à Tunis (Tunisie), Garros sur le même Morane-Saulnier, porte le record du monde d'altitude à 5 610 mètres ; c'est son troisième et record d'altitude. Le 27 janvier 1913 avec un passager, Legagneux décroche son troisième record du monde d'altitude, il s'élève à 3 670 mètres. Edmond Perreyon, le pilote d'essais Blériot, porte le record en solo à 5 850 mètres le 11 mars 1913 à Buc. Mais l'incroyable est que Legagneux va faire mieux : dans les derniers jours de l'année 1913, à Saint-Raphaël (Var), sur un Nieuport préparé spécialement pour ce record, **mais sans respirateur**, il monte à 6 120 mètres, un record homologué par la F.A.I. Ce record ne sera battu que le 9 juillet 1914 à Berlin par l'aviateur allemand Linnekogel, sur un Rumpler à moteur Benz 90 ch, avec 6 700 mètres (et respirateur).

Legagneux, « l'homme oiseau » reste le seul aviateur de l'histoire de l'aviation à avoir battu à quatre reprises le record du monde d'altitude !

Le moteur Rhône-Legagneux

A la fin de l'année 1912, Legagneux, avec deux aviateurs, l'ingénieur Letord et l'aviateur Eugène Gilbert, s'investit dans la mise au point du moteur Le Rhône 60 ch créé par l'ingénieur Verdet.

Pendant quatre mois, à Ambérieu (Ain), il travaille pour la société Morane-Saulnier à l'homologation du moteur Le Rhône 7C par l'armée. Le moteur Le Rhône est le troisième type de moteur rotatif apparu en France, après ceux de Laurent Seguin développant de 50 à 80 ch (Société des moteurs Gnome²) et le 7Y de 50-60 ch créé par Pierre Clerget³ chez Clément-Bayard, mais ce type de moteur demande une certaine mise au point et de nombreuses heures d'essais au banc et en vol avant qu'une fabrication en série ne puisse être lancée. Le travail technique mené à Ambérieu par Legagneux s'avère très positif, puisque le moteur est homologué au début de l'année 1913 et est fabriqué en série⁴. Pour cette raison, le moteur Le Rhône 7C est désigné « Rhône-Legagneux ».



Georges Legagneux (à gauche) et Robert Martinet lors de la course du circuit d'Anjou 1912. Les deux compères ont fondé à Compiègne une école d'aviation.

Victime de sa passion

En avril 1914, Legagneux s'est inscrit au rallye aérien de Monaco sur l'hydravion Nieuport n° 8 à moteur Clerget 7Z de 80 ch, alors que Gilbert dispose d'un moteur Le Rhône de même puissance. Son moteur n'étant pas au point, il doit abandonner.

Georges Legagneux ne connaît pas la guerre : le 6 juillet 1914, âgé de 31 ans, il se tue à Saumur en tombant dans la Loire en essayant un avion, victime de sa passion. Il avait été fait chevalier de la Légion d'honneur. Il était l'un des plus anciens aviateurs encore en exercice pour faire des exhibitions, pour le plaisir.

2. Lire les dossiers relatifs aux moteurs Gnome.
3. Lire le dossier relatif aux moteurs Clerget.
4. Lire le dossier relatif aux moteurs Le Rhône.