

la mémoire du Grand-Saconnex



Si le nom de Saconnay disparaît du Grand-Saconnex au XVIII^e siècle avec Charles-Jacques-Christophe, il perdure à Bursinel et en France où une autre branche de cette famille ges-sienne s'est établie, en Bourgogne. Nous avons déjà parlé de Gabriel de Saconnay, chanoine du chapitre de Lyon et farouche adversaire de Calvin par ses écrits. Nous vous présentons un autre illustre Saconnay d'un tout autre genre.

Jacques Théodore Saconney est un homme du XX^e siècle qui devrait plaire aux adeptes des sports liés au vent, kite-surf, chars à voile et autres parapentes, car il est un précurseur dans le domaine des cerfs-volants et un grand innovateur en matière de photo aérienne. Né à Turin, d'une famille hôtelière bourguignonne émigrée, il part à Paris suivre les cours du lycée Henri IV, l'Ecole Polytechnique et l'école d'artillerie et du génie. Ce n'est pas un militaire traîne-sabre mais un passionné des techniques les plus modernes de l'époque qui choisit le domaine de l'aérostation (les ballons d'observation de l'artillerie). Il passe le brevet supérieur d'aéronaute en 1902 et devient lieutenant et spécialiste au bataillon d'aérostiers de Versailles. Il n'apprécie pas du tout les problèmes liés aux ballons captifs, à savoir le manie-ment très dangereux de l'hydrogène et le grand volume de ces engins.

Jacques Théodore Saconney (1874-1935)

Il étudie donc tous les modèles de cerfs-volants disponibles, les expérimente sur terre mais aussi sur mer pour bénéficier de la force de traction des navires. Pour en augmenter les capacités de portance, il imagine de grouper plusieurs cerfs-volants de type Cody, à structure en caissons, dont les premiers avions reprendront la forme, pour y attacher une nacelle où se tiendra l'observateur et bientôt un photographe. Il n'hésite pas à installer Marie-Louise, sa propre épouse, dans la nacelle et la faire monter jusqu'à 200 m. pour prouver devant l'état-major la



pertinence de ses recherches et les performances de ses trains de cerfs-volants, formule destinée à éviter les tourbillons. Il utilise son matériel pour cartographier les côtes de l'Algérie et du Maroc avec les navires de la marine de guerre. Il développe aussi, sur une base Delahaye, une voiture pouvant transporter son matériel et équipée d'un treuil très perfectionné, de son invention, pour manœuvrer au mieux ses appareils. Il y joint un laboratoire photo de campagne pour obtenir rapidement des documents indispensables à l'artillerie.

Au début de la Grande Guerre, en 1914, il prend le commandement d'une compagnie d'aérostiers et ne cesse d'apporter des améliorations à son matériel en allant de plus en plus haut et en y ajoutant des antennes pour les transmissions de radio, réussissant à maintenir un câble d'antenne durant 72 heures d'affilée. Il publie aussi un ouvrage « Metro-photographie » sur ses techniques de relevé cartographique et devient le chef du laboratoire de téléphotographie de Meudon et le pionnier de la photographie aérienne. Il s'occupe beaucoup d'apporter de plus en plus de précision dans les prévisions météorologiques grâce à ses observations, depuis le ciel, des couches nuageuses et de la vitesse des vents. Cet inventeur devient également un excellent instructeur et participe ainsi aux progrès de l'aviation et à ceux de son ennemie, la DCA.

A la fin du conflit, le colonel Saconney est nommé directeur du service de la navigation aérienne civile et contribue à l'organisation des liaisons aériennes avec les colonies. Il imagine tout un réseau d'aéroports avec même des aéroports de secours au départ de la base de Marseille Marignane. Après différents déboires administratifs, il retrouve la carrière militaire et deviendra, en 1929, général de corps d'armée (quatre étoiles). En 1926, il inaugure, en compagnie du maire de Dijon, le premier phare spécialement conçu pour le repérage des pilotes. Il quitte l'armée en 1934 à la suite d'une grave maladie et décède en 1935, à Dijon. Il était titulaire du grade très élevé de grand officier de la Légion d'honneur.