33e Année - Nos 17-18 - 1er-15 Septembre 1925
REVUE BI-MENSUELLE

L'AÉROPHILE

Revue technique et pratique
des locomotions aériennes

Directeur-Fondateur : GEORGES BESANÇON

ABONNEMENTS ANNUELS
(Au gré de l'abonné, du 1er janvier ou du mois de la souscription)
Sans frais dans tous les bureaux de poste : 77e liste, 1er juillet 1920

France et Colonies . . . *Un an :* 28 fr.
Etranger . . . . . *Un an :* 36 fr.

RÉDACTION & ADMINISTRATION
53, Rue François-Ier (Champs-Elysées) PARIS (8e) - Tél. : Elysées 72-15

SOMMAIRE. — Aviateurs contemporains : Pierre Ducas (Georges BLANCHET).
Premier avion Fokker trimoteur.
Le Concours d'hydravions de Transport (M. L.).
Records, raids et performances (M. L.).
La destruction du *Shenandoah* (Jean LEMOINE).
Une femme ingénieur d'aéronautique (O. FRADISS).
Considérations sur l'emploi des suspensions par fils en aérodynamique expérimentale (Jean KERNÉIS).
Propagande (E. PEYRILLER).
Considérations sur une théorie électrostatique du mouvement des fluides (P. DUPONT).
Les tendances de la construction des moteurs.
L'avion d'entraînement Morane-Saulnier, type 51, E.t 2.
Bibliographie.
Les conditions techniques du raid Arrachart.
Ceux qui disparaissent : Robert Thierry, Fernand Laporte, Priol.

Sommaire du BULLETIN OFFICIEL DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE. — Réception de la Ligue aéronautique turque. — Commission permanente consultative des Sociétés affiliées.

BULLETIN OFFICIEL de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole supérieure d'Aéronautique et de Construction mécanique.

AVIATEURS CONTEMPORAINS

CONSERVATOIRE DES ARTS ET MÉTIERS BIBLIOTHÈQUE

PIERRE DUCAS

Tout récemment, l'Aéro-Club de France, en une de ses classiques réceptions, fêtait les aviateurs américains en partance pour le front marocain. Dans le même hommage, la puissante association unissait Pierre Ducas, Sadi Lecointe et Hæglen, représentants de la nombreuse phalange des aviateurs civils français ayant demandé à se joindre à leurs collègues de l'armée active.

Joyeux, ardent, Ducas, le bon aviateur, heureux de l'honneur qui venait de lui échoir, nous communiqua sa joie de survoler bientôt les pays de l'Islam, qui virent nombre de ses belles envolées.

Avec lui, nous nous réjouîmes et nous lui rappelâmes qu'il nous confia, voici déjà quelques années, combien sa joie fut grande lorsque la médaille d'or de l'Aéro-Club lui fut décernée pour faits de guerre en Orient dès 1916.

Cet hommage rendu à une haute et rare distinction ne peut que réjouir le cœur des membres et des amis de la grande association. La célèbre médaille d'or de l'Aéro-Club de France ne trouve que bien rarement son égale dans les autres branches de l'activité et de l'intellectualité nationale, tant il est vrai que vue sous ses aspects divers, elle fut tour à tour la récompense de longs et féconds services, de persévérantes et intelligentes audaces qui servirent à la fois l'industrie et la science aérienne.

Plus encore, ce flamboyant symbole nota pour la suite des temps, en glorieuse sélection, les meilleurs héroïsmes de la guerre aérienne. Aussi, hélas! et trop souvent, la médaille — monnaie divine — fut le prix du sang.

Pierre Ducas, membre de l'Aéro-Club de France, et Vieille Tige dont nous allons rappeler la belle carrière aéronautique, est né à Paris, le 21 décembre 1889. Il fit ses études aux lycées Michelet et Carnot. Se destinant au commerce avec l'Angleterre et l'Amérique, il visita ces pays et s'y créa de solides relations.

Dès 1911, il apprit à voler et fut breveté de l'Aéro-Club en 1912 avec le n° 951. Peu avant la mobilisation, il obtenait le brevet militaire. A ce moment, il

Pierre Ducas.

participa à la défense aérienne de Paris en attendant son affectation à une escadrille belge où il mérita bientôt une citation en précipitant sur le sol un aéroplane allemand.

Envoyé en Orient, il fournit aux Dardanelles un

labeur intense. En un seul mois, il vola plus de cent heures en occupant toutes les fonctions, depuis le réglage d'artillerie jusqu'à la chasse.

Sa belle conduite lui valut en plus des citations, la croix de guerre et la médaille militaire, puis les galons de sous-lieutenant vinrent bientôt consacrer ses excellents services.

Devant momentanément rejoindre le front français, il partit avec trois de ses collègues. Traversant la mer Egée, de Smyrne à Salonique, par Mytilène et Moudros, avec son Farman 80 CV., il voyagea à la boussole sans convoyage, et parvint au but alors que deux des avions se perdaient en mer.

Puis ce fut, avant l'avance de nos troupes, le raid de nuit sur Monastir, où sur un avion gros porteur, ayant à bord le maréchal des logis Astor, il réussit à jeter ses projectiles sur cet objectif difficile à atteindre.

En aidant un aéroplane britannique aux prises avec cinq ennemis, Ducas eut le bras fracassé par une balle. L'avion, gauchissement coupé, poursuivi pendant 40 km. ne rentra dans nos lignes, piloté d'une seule main, qu'après des prodiges d'énergie et d'adresse. Le mitrailleur, officier anglais grièvement blessé, mourait peu après. Pilote et passager avaient la satisfaction d'avoir risqué le pire plutôt que de demeurer prisonniers.

Le commandement anglais attribua au pilote français, la Military Cross, en y adjoignant une citation élogieuse. La Croix de chevalier de la Légion d'honneur vint ensuite récompenser le vaillant aviateur.

Pendant sa longue convalescence, ne voulant pas rester inactif, Ducas demande à partir en Amérique, où il créa une école au Texas.

Rentré en France, mais trop faible pour reprendre un service actif au front, il est désigné comme chef de pilotage dans une école.

Enfin rétabli, il reprit sa place au feu et était commandant d'escadrille au moment de l'armistice.

Rentré dans la vie civile, Pierre Ducas s'adonna à l'élaboration de projets de pénétration saharienne. Ceci lui valut d'être désigné pour organiser ce qui devait être la route aérienne de l'Algérie au Niger.

Rendu en Algérie, il créa et fit fonctionner les premiers éléments de l'immense entreprise : Alger-Biskra et Biskra-Touggourt. Lui-même, ainsi que ses collaborateurs, effectuèrent des voyages jusqu'à Ouargla. A l'occasion de l'un de ces raids, il eut, une fois, l'émotion de découvrir du haut des airs, puis de saluer à l'escale, Haardt et Audouin-Dubreuil de retour du Niger, à bord de leurs fameuses chenilles grises. Il se préparait à gagner In Salah et le Hoggar, lorsque les crédits affectés à cette entreprise furent supprimés.

Dire ce que furent les difficultés de ce travail serait tâche ingrate. Mais que peuvent la meilleure volonté et la farouche énergie du pionnier dépourvu de tous les moyens devenus monnaie courante à l'heure présente. Pas de météo, pas de T. S. F., encore moins de terrains de secours et de bases. Des aéroplanes de 1914-1915, privés des bons soins de spécialistes éprouvés. Mais seulement quelques rares pilotes et mécaniciens venus de France et le reste formé sur place.

Malgré cela, les tronçons entrepris fonctionnèrent, et le rendement fut égal aux prévisions. Ducas s'était donné corps et âme à la réalisation de son idéal. Ce fut pour lui un immense chagrin de le voir s'éteindre en même temps que se dispersaient ses collaborateurs.

Chaque année, il accomplit rituellement une période d'entraînement au 32e régiment d'aviation à Dijon. Président de l'Association Nationale des Anciens Combattants des Dardanelles, il continue en cette fonction, et dans d'autres postes, à donner la preuve d'une grande activité et fait preuve de talents organisateurs qu'il faut souhaiter voir employer au bénéfice du plus grand essor des ailes françaises.

Georges BLANCHET.