Titre : **EXTRAITS DU RAID DE DANCOURT SUR ESSEN** **22 septembre 1916**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Air** **Combats**
Auteur :	Origine : **Bibliothèque personnelle**
Référence : **LE PELERIN** **10 DECEMBRE 1916** **IMPRIMERIE P. FERON-VRAU** **RUE BAYARD – PARIS**	Transcripteur : **Marie France ROBELIN** Date : **Août 2010**

Ancestramil

LE RAID DE DANCOURT SUR ESSEN
24 septembre 1916

Le lieutenant **DANCOURT** était, avant la guerre, un aviateur célèbre.
Mobilité en août 1914 ; il se signala par de nombreuses reconnaissances à longue distance. Le raid qu'il effectua le 24 septembre sur Essen, en compagnie du capitaine **René de BEAUCHAMP**, restera comme un de plus beaux exploits de cette guerre.

Les notes qu'il a prises au cours du voyage Nancy-Essen aller et retour en relatent fidèlement les péripéties émouvantes.
En voici quelques extraits :

11 heures du matin
Mon ami **de BEAUCHAMP** vient de partir ; je le suis à deux minutes d'intervalle. Je monte à 1 000, 2 000, 3 000 mètres et plus. Le temps est clair ; l'air est froid. Nous nous dirigeons droit, au-dessus des lignes ennemies, vers l'Allemagne.

Midi
Je suis en plein au-dessus des lignes ennemies. Nous sommes aperçus et les canons antiaériens commencent un feu de barrage en avant de nous, mais trop haut. Les éclats blancs des 77 forment une ligne de fumée que je dois traverser. Bientôt les coups deviennent de plus en plus nombreux : trois cents coups ont dû être tirés en quelques minutes. Successivement, j'entre dans la fumée des obus éclats et j'entends l'acier me siffler aux oreilles. Voilà que les artilleurs boches rectifient leur tir. Il est maintenant trop bas ; je monte et je passe……

L'aviateur français raconte alors comment il échappa aux avions ennemis, puis c'est ensuite le voyage à travers l'Allemagne. Au-dessus de Trèves, il retrouve le capitaine de BEAUCHAMP, et les deux hardis pilotes vont maintenant naviguer de conserve, suivant le cours du Rhin, sur lequel ils aperçoivent de longs convois de péniches se dirigeant vers les villes industrielles. Ils passent au-dessus de Coblence, de Bonn, de Cologne et entrevoient enfin le but si ardemment convoité.

Sur la gauche, je reconnais Dubbarg et sa rivière, la Ruhr, qui se jette dans le Rhin. La fumée qui sort des cheminées devient de plus en plus dense. Essen, enfin ! Je suis au-dessus de ce qui a été considéré comme le cœur de l'Allemagne, au-dessus de la ville qui est le symbole de la force brutale. Où sont les usines Krupp ? Là-bas, à l'ouest de la ville. Comme elles sont grandes ! Les hangars et les magasins semblent innombrables. C'est le but le plus parfait qu'on puisse imaginer. Je crois que je vais être « puni ». De-ci de-là des obus éclatent. Trop bas : cependant, quelques violentes vagues d'air dont je ne comprends pas la cause gênent mes préparatifs de bombardement.

2 heures
Je traverse le centre des usines et laisse tomber mes bombes, en succession rapide. Mon ami, qui est plus haut que moi, un peu à gauche, en laisse tomber aussi. Je devine, plus que je ne puis voir exactement –je suis si haut !- que sous moi, dans les usines, les ouvriers s'agitent avec terreur. Je distingue une ruée d'hommes bientôt cachés par des nuages de fumée qui s'élèvent à différents endroits. Au milieu de l'agglomération il semble qu'il y ait une explosion formidable suivie d'un feu intense. Quelle joie d'avoir atteint le but !

Krupp a été bombardé, en plein jour, malgré tous les canons et les aéroplanes ennemis. Je suppose que les Boches doivent être fous de fureur et vont essayer de nous faire la chasse.

Amicale Thumil

Je suis de nouveau au-dessus de Dusseldorf, mais marchant beaucoup moins vite qu'à l'aller. Le vent, qui a tourné, me gène. Je fais une vérification rapide de mes réservoirs d'huile et d'essence. Tout va bien. Je puis encore voler six heures. Les nuages deviennent de plus en plus épais. A certains moments, le brouillard me cache la terre et je me guide à la boussole : Sud-Sud-Ouest.

Pendant que je marche avec indolence, quelques explosions plus fortes que le bruit de mon moteur se font entendre. Je me retourne entièrement, de façon à tromper les Boches sur la portée de leur feu. Mais comme je me retourne encore, je vois, à 400 ou 500 mètres au-dessous de moi, trois appareils qui me poursuivent. Leurs machines sont aussi rapides que la mienne, mais aussitôt qu'elles cherchent à s'élever, elles perdent du terrain. Je ralentis un peu pendant quelques secondes et je fonce droit sur l'appareil qui est le plus près de moi. Je lui envoie à 120 mètres environ trois coups de mon canon automatique. Il préfère ne pas engager le combat et se dérobe vers la gauche. Mais les autres m'attaquent par derrière. Il est temps de filer.
Ai-je blessé mon adversaire ? Je ne le crois pas, car il me semble de nouveau voler très droit, quoique beaucoup plus bas. En peu de temps les deux autres sont devenus de petits points noirs… La chasse a duré plus de trente minutes et j'ai attrapé un torticolis, à force de me retourner.

Je suis dans les airs depuis six heures. Le temps me semble long. Mes yeux me font mal et je souffre du froid. Je suis surement maintenant au-dessus de la Belgique. Mais où ? Je veux savoir. Je descends, moteur arrêté. Combien me semble doux ce silence après six heures de tempête ! Je vole bas, à 1 200 mètres.

6 h 30
Je n'en peux plus. Je descends jusqu'à 300 mètres. Je n'entends plus le bruit du canon. Mais qu'est cela ? Des bivouacs. Suis-je en France ? Pendant un quart d'heure, je me dirige vers le Sud et, finalement, j'atterris dans un grand champ, loin du village. Si je me trouve en pays envahi, je m'envolerai sous leur nez.
Je suis au bout du champ, prêt à repartir en cas d'alerte. Mon moteur est au ralenti… après cinq minutes d'attente, des hommes accourent vers moi, des paysans.

- Où suis-je ?
- A Champaubert !

Quelle joie ! Je suis en France, revenu d'une entreprise qui avait semblé impossible.

****

Anecdotiques