

À propos des conducteurs de véhicules à moteur volontaires anglais

Introduction

En lisant le livre *From Mons to Ypres with General French* (Source 1) du journaliste américain Frederic Coleman, qui relate ses expériences de chauffeur automobile volontaire dans l'armée britannique en 1914 et 1915, j'ai trouvé intéressant d'enquêter un peu sur le fond de l'histoire.

Le livre de Frederic Coleman est l'une des descriptions classiques du début de la Première Guerre mondiale et fournit, en plus d'une description des diverses expériences de l'auteur, un aperçu des conditions du leadership militaire.



Insigne du Royal Automobile Club.

Du Royal Automobile Club.

25 chauffeurs routiers bénévoles

Lors de la mobilisation en août 1914, le Royal Automobile Club appela ses membres à se porter volontaires pour le service, et une force de 25 conducteurs dits propriétaires fut sélectionnée, dont Frederic Coleman.

Leur tâche était d'agir en tant qu'élément de transport au haut commandement britannique, y compris le transport des commandants, des officiers d'état-major et d'autres là où cela était maintenant nécessaire.

Frederic Coleman quitta l'Angleterre à destination du Havre, où il arriva tôt le matin, le samedi 22 août 1914.

L'embarquement eut également lieu à Folkstone [1](#)). L'un des navires utilisés pour le transport était le S/S Gloucester Castle [2](#)).



L'automobile de Frederic Coleman, photographiée à Messines, après avoir été touchée par un éclat d'obus allemand.
De Source 1.

Les conducteurs des automobiles étaient vêtus d'uniformes de campagne kaki, probablement du modèle d'officier, sans autres marques qu'un brassard, portant l'insigne du Royal Automobile Club. Rien n'est dit sur la couleur ou autre aspect du brassard, seulement que plusieurs des automobilistes ont été arrêtés par des postes suspects et que plusieurs ont été arrêtés parce qu'ils pensaient être des espions...

En plus des repas quotidiens et de l'essence gratuite, les chauffeurs recevaient un salaire de 10 francs de l'heure. jour.

Les véhicules peuvent avoir été achetés ou loués par l'État, mais cela n'est pas clair dans le livre.

En plus des tâches purement de transport, telles que conduisant un officier d'état-major de A à B, il est venu agir comme officier de liaison et officier de renseignement. Lui et ses collègues pouvaient souvent fournir aux états-majors respectifs des informations à jour sur leurs propres unités et sur celles de l'ennemi.

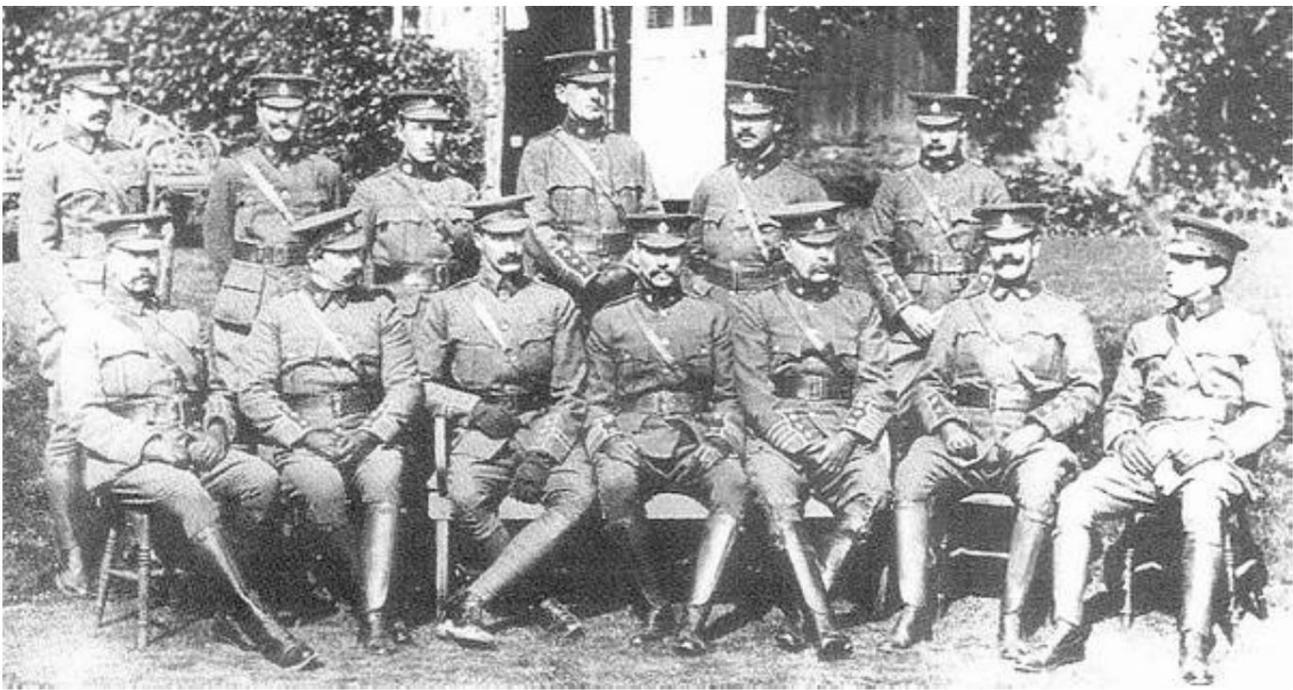
Club automobile royal

Le 8 août 1897, l'Automobile Club of Great Britain est créé et, en 1907, le patron du club, le roi Édouard VII, décide que le nom devrait désormais être The Royal Automobile Club [3](#).

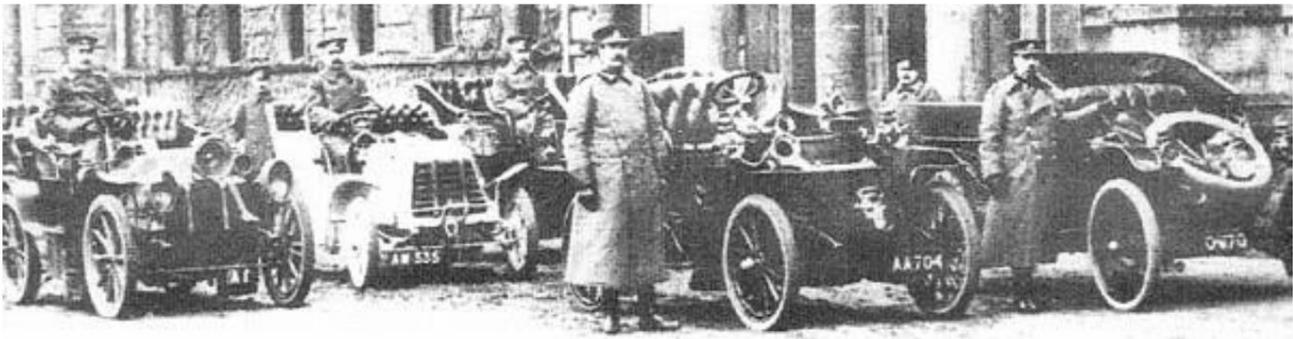
L'Automobile Club, avec l'organisation rivale, l'Automobile Association (à partir de 1905), a joué un rôle majeur dans la diffusion de l'automobile, notamment au sein de l'armée, où la première utilisation pratique des véhicules à moteur a eu lieu en 1901.

Corps des volontaires automobiles

Ce travail pour la création du Motor Volunteer Corps par 31 mars 1903, avec le lieutenant-colonel Mark Mayhew (Middlesex Yeomanry) aux commandes.



Officiers du Motor Volunteer Corps, env. 1903.
De Source 2.



Sous-officiers et soldats du Motor Volunteer Corps, env. 1903.
De Source 2.

Aux manœuvres d'automne 1903, 42 automobiles et 31 motos participent, ce qui montre l'importance croissante des véhicules à moteur. En 1904, le corps compte 24 officiers ainsi que 89 sous-officiers et soldats. L'équipage comprenait par ex. personnes qui étaient employées comme chauffeurs de seigneurie. En 1905, la force était passée à 43 officiers et 103 sous-officiers et soldats.

Réserve automobile de l'armée

En 1906, la structure change et le Motor Volunteer Corps est dissous. En août de la même année, cependant, un nouveau corps est créé, l'Army Motor Reserve. Le nouveau corps admet des officiers du Motor Volunteer Corps et d'autres jugés appropriés. Toute personne doit être en possession d'un véhicule à moteur fonctionnel, et jusqu'à six jours de service par année.

En cas de mobilisation, l'État doit avoir la possibilité de louer ou d'acheter les véhicules à moteur en question à un prix déterminé par une commission comprenant des représentants de l'Army Motor Reserve 4) .



Flag Army

Motor Reserve, env. 1911.

Insignes militaires Fra

(Roger WG Capewell).

Motor Volunteer Corps et Army Motor Reserve - Résumé historique 1903 Motor Volunteer

Corps est créé 1906 Le corps est dissous par 26

juillet 1906 1906 Army Motor Reserve est établie en

vertu de l'ordre de l'armée 185/août 1906 1913 Le corps est dissous en vertu de l'ordre de l'armée 368/

novembre 1913.

La reproduction n'est certainement pas la meilleure, mais elle donne une impression de la marque de la casquette, y compris la devise des deux corps Subito (immédiatement, rapidement). L'insigne était en métal bronzé. La marque du collier était une flèche perçant une roue à huit rayons. En principe, le Motor Volunteer Corps portait des badges similaires, seuls ceux-ci étaient en métal argenté brillant.

La demande sur les membres de l'Army Motor Reserve était assez importante. Ils devaient être des chauffeurs et des mécaniciens de première classe, ainsi que parler couramment les langues et savoir lire des cartes. Les exigences en matière de lecture de cartes incluaient également la possibilité de choisir leur itinéraire non seulement sur des cartes anglaises mais également sur des cartes étrangères.

En même temps, ils devaient bien connaître l'organisation de l'armée et surtout la composition de la force avec laquelle ils devaient servir. Ils devaient également posséder une telle compréhension tactique qu'ils pouvaient évaluer les opérations en cours, y compris l'emplacement des principaux éléments des unités participantes.

Enfin et surtout, ils devraient pouvoir exercer la discrétion nécessaire en ce qui concerne les informations qu'ils acquièrent par le biais de leur service. Ce qui précède est tiré du Territorial Force Yearbook, de 1909, et est reproduit de The Army Motor Reserve par RJ Smith (Source 2).

On ne sait pas si les 25 conducteurs de véhicules à moteur sélectionnés en 1914 étaient soumis aux mêmes exigences que les officiers de l'Army Motor Reserve, mais à en juger par les tâches assignées à Frederic Coleman, cela ne semble pas improbable. En plus des tâches purement de transport, telles que pour conduire un officier d'état-major de A à B, Frederic Coleman est venu agir comme officier de liaison et de renseignement. Lui et ses collègues pouvaient souvent fournir aux états-majors respectifs des informations complètement à jour sur leurs propres unités et sur les unités ennemies 5).

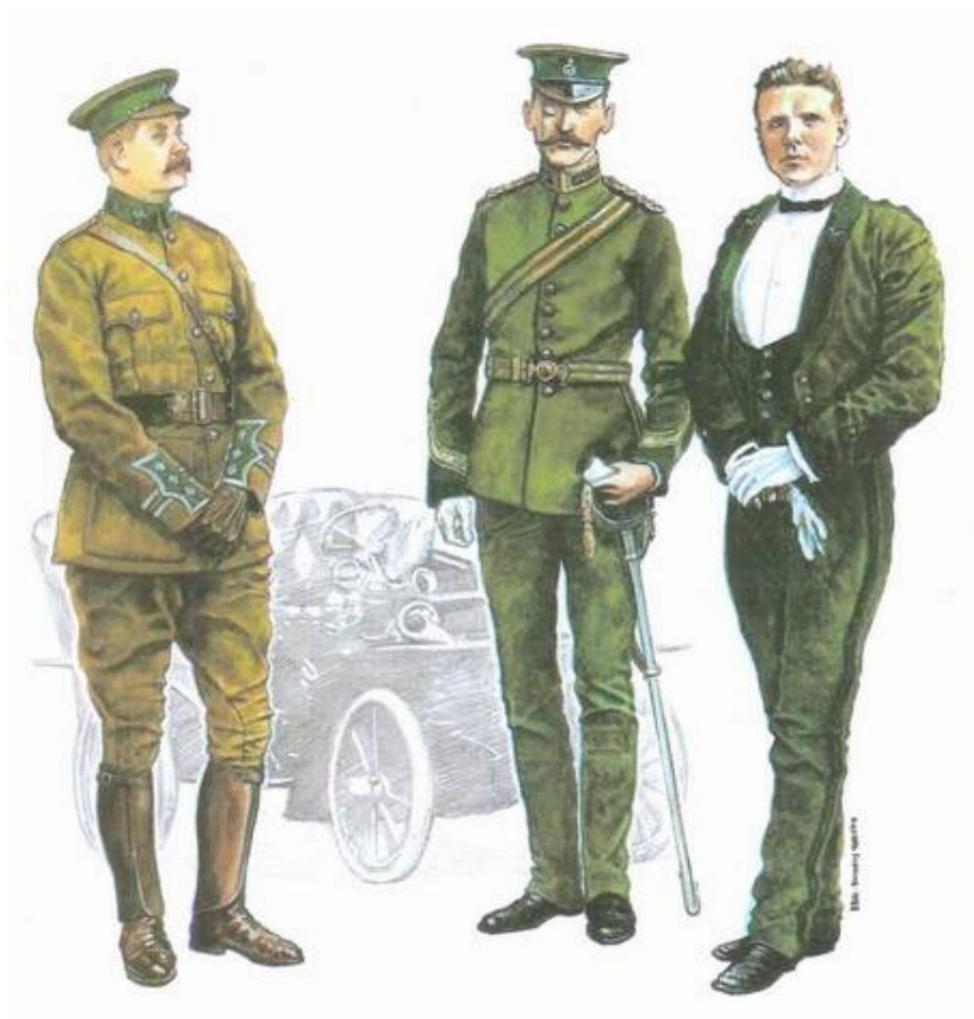
Juste avant de se dissoudre, le corps comptait 134 hommes.

Des relations

La Royal Navy a recruté des chauffeurs-proprétaires correspondants, qui ont cependant reçu le grade de sous-lieutenants dans la Royal Marine Artillery. Une cinquantaine de ces sous-lieutenants et chauffeurs de véhicules à moteur temporaires ont été envoyés avec la Royal Naval Division à Anvers en octobre 1914 [6](#)). Voir Great War Forum (The Long, Long Trail).

La même source indique également que l'un des collègues de Frederic Coleman était le futur brigadier-général Christopher Baker-Carr, qui s'est engagé comme conducteur de véhicule à moteur. Son étoile (= médaille) de 1914 indique le Royal Automobile Club comme nom de l'unité. Les mémoires du général de brigade ont été publiées sous le titre De chauffeur à brigadier en 1930, mais je n'ai pas eu l'occasion de lire le livre.

Parmi les autres membres de la force de 25 hommes figurent le duc de Westminster [7](#)), qui s'est distingué en 1916 en tant que chef d'une unité de véhicules blindés qui a participé à la répression de la tribu Senussi, à la frontière entre l'Égypte et le Soudan.



Uniforme Planche - Motor Volunteer Corps et Army Motor Reserve, dessiné par Rick Scollins.
De Source 2.

Uniformes

La figure de gauche représente un officier du Motor Volunteer Corps, en uniforme de service, de ca. 1903.

L'officier au centre porte l'uniforme de gala de l'Army Motor Reserve , env. 1909.

L'officier de droite porte l'uniforme de la compagnie de l'Army Motor Reserve , env. 1911.

La source 2 mentionne que la couleur verte (appelée Connaught Rangers Green) sur le col et l'insigne de l'uniforme de service est tombée en désuétude vers 1907. Vers 1911-12, le manteau uniforme, analogue au

puis la mode uniforme, changée en col ouvert, avec revers. Les insignes de col ont été déplacés vers les revers, sur lesquels un R (pour Réserve) était également porté au-dessus de l'insigne.

Fermeture

RJ Smith exprime dans la source 2 sa surprise que l'Army Motor Reserve ait été dissoute et n'a pas été en mesure de trouver une explication raisonnable à cette décision.

Une explication de la relation peut être trouvée dans *British Military Transport 1829-1956* par David Fletcher (Source 4).

Il en ressort que c'est un manque d'uniformité parmi les véhicules à moteur disponibles qui a été décisif pour le démantèlement du corps - il n'a pas été jugé possible, dans des conditions de guerre, de pouvoir maintenir une flotte de véhicules aussi diversifiée.

Cette décision est parfaitement compréhensible, mais contraste quelque peu avec une question posée au Comité des transports mécaniques de l'armée en 1909 par le chef de la réserve automobile de l'armée de l'époque, à savoir s'il fallait recommander une marque / un type de voiture particulier pour les membres du Corps. à acquérir.

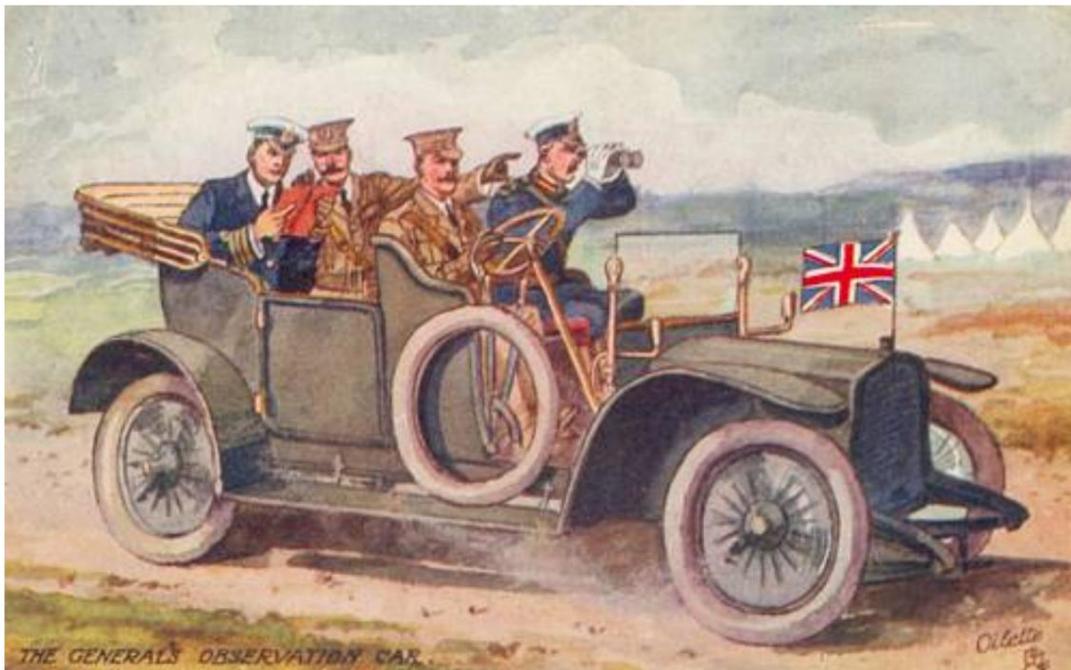
La réponse était qu'un bon stock de pièces de rechange et la possibilité de les utiliser pour toutes les marques de voitures étaient d'une importance cruciale, mais aucune marque particulière n'était recommandée.

Le résultat était que chaque homme fournissait un véhicule de son choix, et que la disparité prévalait.

Au début de la guerre, ils ont envoyé 25 conducteurs de véhicules à moteur avec des voitures de toutes sortes, ce qui a provoqué la situation qu'ils voulaient éviter. Sur la base des informations de Frederic Coleman, cependant, il semble que chaque wagon transportait un stock de pièces de rechange et de roues/pneus de rechange, de sorte que la première partie de la recommandation de 1909 a été mise en œuvre.

Sources

1. De Mons à Ypres avec le général French af Frederic Coleman, Sampson Low, Marston & Co. Ltd, Londres 1916. Dele af bogen kan læses på hjemmesiden *Great War in a Different Light - Fighting on the Aisne in 1914, The Winning of the Marne et Trêve de Noël dans les Tranchées*.
2. The Army Motor Reserve de RJ Smith, Military Modeling, août 1989.
3. Royal Automobile Club Volunteer Force 1914 (Western Front Association).
4. *British Military Transport 1829-1956* par David Fletcher, publié par The Tank Museum, HMSO Books, Londres 1998, ISBN 011-2950570-6.



La voiture d'observation des généraux, ca. 1914.

D'une carte postale simultanée.

Le texte au verso indique, entre autres :

"L'utilisation du trafic automobile de toutes sortes s'est avérée inestimable pendant la guerre et est en effet absolument indispensable. Non seulement pour le déplacement rapide d'officiers importants d'un point à un autre des opérations sur le terrain, mais pour les estafettes, etc., surtout pour le transport d'hommes, de munitions et de vivres quotidiens de toutes sortes.

Par Finsted

Noter:

1) Une recherche dans les archives du Royal Automobile Club montre qu'il existe une photographie de certains des 25 conducteurs et de leurs véhicules, dont le lieutenant-colonel Mark Mayhew, prise à Folkstone juste avant le départ. Voir Motor Service Volunteer Corps (archives du Royal Automobile Club).

2) Le navire a été construit en 1911 et appartenait à l'Union-Castle Mail Steamship Company - Voir la description : S/S Gloucester Castle (Clyde-Built Database) et une photographie : S/S Gloucester Castle (British Merchant Navy).

3) Se Royal Automobile Club (Wikipédia).

4) Il est possible qu'un arrangement similaire ait été en vigueur en 1914.

5) Le travail de conducteur de moto et d'autres tâches connexes ne sont pas sans rappeler les expériences décrites dans le livre *Adventures of a Motorcycle Despatch Rider during the First World War* du capitaine WHL Watson, Diggory Press, Burgess Hill, West Sussex, 2006. Publié à l'origine par William Blackwood and Sons, 1915. Voir ma critique [ici](#).

6) Se f.eks. Commandement dans la Royal Naval Division og Uniformer - Royal Naval Division, 1914-1918.

7) Voir Hugh Grosvenor (1879-1953), 2e duc de Westminster (Wikipédia).