

Sur le Royal Flying Corps en 1914, partie 1

Introduction

Récemment, à Londres, j'ai eu la chance d'acquérir l'une des cartes postales uniformes les plus rares de la série History and Traditions publiée par Gale & Polden à l'approche de la Première Guerre mondiale. La carte, l'une des dernières de la série 1), montre le plus récent corps de l'armée britannique - le Royal Flying Corps (Military Wing) - créé par décret royal du 13 avril 1912.



ROYAL FLYING CORPS



Since the formation of the Royal Flying Corps, wonderful strides have been made in perfecting the aerial service for war, and its squadrons now take an important and definite place not only in the Force for operations overseas, but also in the scheme of Home Defence, fully equipped squadrons being stationed at strategic points. The Corps has its foundation in the old Balloon Companies, Royal Engineers, who did good service till April 1st, 1911, when they were absorbed into the new Air Battalion Royal Engineers, of which Major Sir Alexander Bannerman, R.E., was appointed the first commander. On April 13th, 1913, this gave place to the Corps as now designated, the result being a considerable widening of scope and enlargement of service. The two Wings of the Corps, Naval and Military, work in splendid co-operation, both being efficient in handling various types of aeroplanes and airships. The training of all branches of the Corps, aviation and mechanical, is very thorough and practical, and that good service will be rendered by all ranks when the hour of trial comes is beyond doubt. The attractions of aviation have drawn a full complement of officers to qualify as pilots and observers, and the Corps so far as capacity and zeal is concerned is the equal of any now existing.

Les débuts du vol militaire en Angleterre

L'intérêt des militaires anglais pour l'espace a été, entre autres, favorisé par des expériences avec des ballons d'observation pendant la guerre franco-allemande (1870-1871) et en 1883, une usine de ballons et une unité éducative ont été créées sous les auspices des Royal Engineers. La première unité militaire de ballons accompagne les forces combattant dans le Bechuanaland (actuel Botswana) en 1884. Des unités de ballons participent ensuite aux campagnes du Soudan en 1885 et 1896-1898 puis à la guerre des Boers (1899-1902).

En 1890, une section spéciale de ballons (Royal Engineers Balloon Section) a été créée dans le cadre des troupes du génie. La mise au point de véritables engins volants donne lieu à diverses expérimentations, mais ce n'est qu'après la traversée de la Manche par Louis Blériot le 25 juillet 1909 que les choses décollent vraiment. Les premières tentatives ont été portées par un certain nombre de fanatiques militaires et civils, et notamment la contribution financière de ces derniers.

Capitaine Bertram Dickson, Royal Horse Artillery, qui avait appris à voler à ses propres frais (et risques).

La France, a été autorisée à participer aux manœuvres d'automne de 1910, pour tenter une reconnaissance aérienne avec un autre officier d'artillerie, le lieutenant Lancelot Gibbs, Royal Field Artillery. Cette initiative privée est devenue le premier véritable vol sous les auspices de l'armée britannique. Par Le 1er avril 1911, le Royal Engineers Air Battalion a été créé, composé de deux compagnies - No. 1 (Airship) Company et No. 2. (Avion) Entreprise. En 1912, ces compagnies sont intégrées au Royal Flying Corps.

Le Royal Flying Corps se composait d'une aile militaire (Military Wing), d'une aile navale (Naval Wing) et d'une école de pilotage commune (Central Flying School). Les deux départements se sont développés en unités indépendantes et, en juillet 1914, le Royal Naval Air Service a été créé. Par la présente, le Royal Flying Corps, avec un parallèle à la terminologie danoise, est devenu les troupes volantes de l'armée, tandis que les Royal Naval Air Services sont devenus l'armée de l'air de la marine.

Pendant la majeure partie de la Première Guerre mondiale, les deux corps aériens indépendants ont soutenu les opérations de l'armée et de la marine sur terre et sur mer, et ce n'est que le 1er avril 1918 que les deux unités ont été à nouveau réunies sous un commandement conjoint avec la création du Royal Air Force, qui devient ainsi la première armée de l'air indépendante au monde.

Au début de la Première Guerre mondiale, le Royal Flying Corps dispose de 179 avions et mobilise 2 073 hommes. Quatre escadrons, avec un total d'env. 50 machines, ont été envoyées sur le continent dans le cadre du corps expéditionnaire. Le Royal Naval Air Service disposait de 39 avions basés à terre et de 52 hydravions; à cela ont été ajoutés 7 dirigeables, qui étaient destinés à résoudre des tâches de reconnaissance pour la flotte.

A la création de la Royal Air Force, le Royal Flying Corps comptait 56 escadrons sur le front occidental, 68 escadrons en Angleterre, comprenant des unités d'entraînement, ainsi que 18 escadrons répartis en Italie, en Afrique, en Palestine, en Mésopotamie ainsi que dans les Balkans et en Inde. De plus, env. 20 unités, équipées de ballons d'observation. Le Royal Naval Air Service comptait 16 escadrons sur le front occidental, de nombreux escadrons en Angleterre et autour de la Méditerranée et 90 dirigeables patrouillant dans les zones côtières de l'Angleterre. Cette force aérienne considérable était appuyée par un grand nombre d'unités d'approvisionnement et d'entraînement, y compris des écoles de l'air au Canada et au Texas.

À la fin de la guerre, la Royal Air Force opérait à partir de plus de 700 établissements dans le monde et commandait 22 650 machines.

La carte postale

Le dessin, par Ernest Ibbetson, donne une impression intrigante du Royal Flying Corps, y compris les premiers avions et dirigeables du corps. La carte est apparue au cours de 1913; la carte actuelle a été envoyée le 24 décembre 1914.



Ma suggestion pour identifier les machines est la suivante : 1.

- 1. Deltaplane Cody.
- 2. Le dirigeable Beta.
- 3. Biplan Farman.
- 4. Monoplan Blériot.

De même, la carte donne une bonne impression des premiers uniformes du corps : 5.

- 5. Sergent 6.
- 6. Premier lieutenant, pilote 7.
- 7. Ordnance moteur 8.
- 8. Mécanicien d'aéronef
- 9. Soldats volants

Les escadrons du corps étaient stationnés comme suit :

Farnborough : 1er, 5e, 6e et 7e.

Larkhill : 2ème et 3ème.

Nétheravon : 4.

Upavon : l'école de pilotage

L'extérieur doit provenir de l'un de ces établissements, mais ne peut être établi davantage.

À propos des types d'avions

deltaplane Cody



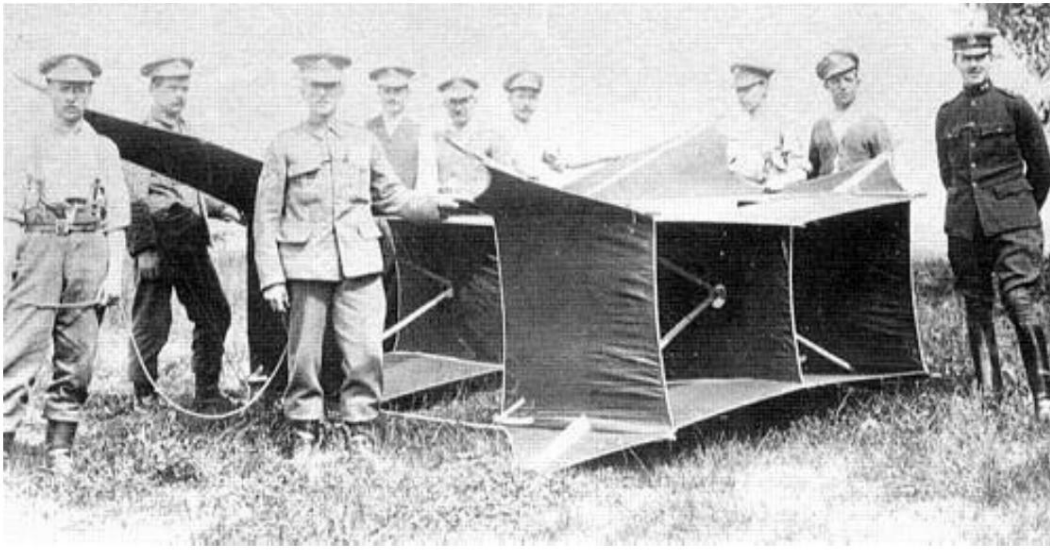
Cody cerf-volant, avec un observateur suspendu dans un panier.
De la source 6, qui date la photo de 1907.

L'un des pionniers de l'aviation était Samuel Franklin Cody (1868-1913), qui, malgré la similitude de nom et son origine américaine, n'a aucun lien avec le célèbre William Frederick Cody (1846-1917), mieux connu sous le nom de Buffalo Bill .

Samuel Franklin Cody est devenu citoyen anglais et, de 1902 à 1909, a été instructeur en chef à la Royal Engineers Balloon Section.

La source 4, qui contient une plus grande reproduction de l'image, mentionne que le monsieur au chapeau de cowboy (a.) est probablement Samuel Franklin Cody.

Je fais référence au site australien Hargraves - The Pioneers. Celebrating the Bi-Centennial of Aviation 1804-2004 [2](#)), qui contient une belle présentation illustrée de Samuel Franklin Cody et de ses diverses constructions volantes - cerfs-volants, dirigeables et avions.



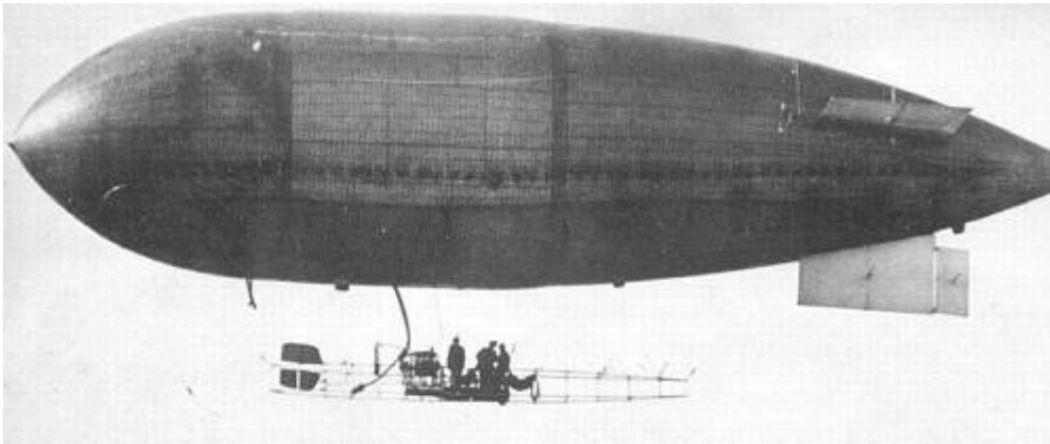
Formation en deltaplane à la Royal Engineers Balloon Section.

De la source 6, qui date la photo de 1907.

Les soldats portent l'uniforme de campagne kaki modèle 1902. Notez que les soldats portent des guêtres en cuir mi-longues, qui dérivent du système d'uniforme antérieur.

L'officier porte un uniforme de service (déshabillé), qui peut être le manteau d'uniforme rouge du Royal Engineer et un pantalon bleu foncé. Alternativement, c'est un officier qui est affecté au parc de montgolfières et qui porte donc son propre uniforme de régiment. Une couverture blanche est portée sur la casquette uniforme.

Le dirigeable Beta



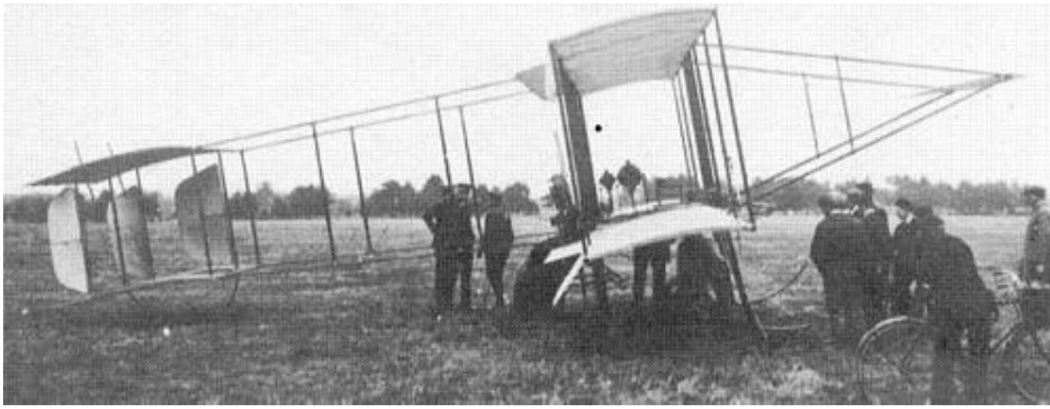
Le dirigeable Beta.

De Source 4.

Le dirigeable sur la carte postale peut être le dirigeable Beta - familièrement mieux connu sous le nom de Silver Queen - qui a été "lancé" en 1910, puis converti en Beta II en 1912.

Le dirigeable était équipé d'une connexion télégraphique sans fil au sol, ce qui, lors des manœuvres d'automne de 1912, a donné aux participants un avant-goût des conditions de la guerre moderne. Pendant l'exercice, une partie contrôlait le dirigeable Beta, l'autre contrôlait le Gamma.

Le commandant du parti ennemi, le général JM Grierson, est crédité d'avoir remarqué par la suite que ces dirigeables (avec leurs "radios") avaient complètement gâché l'exercice !



Biplan Farman, vers 1911.
De Source 6.

Biplan Farman

Les frères Henry (1874-1958) et Maurice Farman (1877-1964) comptent parmi les pionniers de l'aviation. Ils étaient les maîtres d'un certain nombre d'avions qui ont été utilisés dans les forces aériennes de nombreux pays, dont le Danemark.

Monoplan Louis Blériot



Monoplan Louis Blériot, vers 1912.
De Source 6.

La machine était un développement ultérieur du type utilisé par Louis Blériot lors de son vol historique à travers la Manche en 1909.

Dans sa version militaire, l'engin reçut la désignation Blériot XI Militaire, et se déclina en plusieurs versions différentes, dont la version biplace XI-2 Artillerie.

La source 7 décrit l'avion comme l'un des meilleurs avions civils et militaires de la période allant jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Le type d'avion est également connu du Danemark, où une fondation privée a fait don d'un monoplane Blériot à l'école de pilotage de l'armée en février 1915 (acheté à un particulier suédois pour 6 000 DKK). Cependant, l'engin n'aura qu'une courte durée de vie puisqu'il tombe complètement en panne en juin 1915. Le moteur est alors réutilisé.

À propos des uniformes

La coupe des uniformes du Royal Flying Corps se démarquait clairement du reste des uniformes de l'armée, tant au niveau du manteau que du couvre-chef.

Le manteau uniforme, avec sa fermeture inclinée et cachée, avait une sensation presque semblable à celle d'une lance. La veste d'officier fut rapidement surnommée la "veste de maternité", car les esprits spirituels pensaient qu'elle ressemblait aux vêtements des femmes enceintes. Les boutons des officiers étaient en bronze, tandis que ceux de l'équipage étaient en laiton. Sur la version officier et équipage du manteau uniforme, une sangle était cousue au bas des manches, avec laquelle la manche pouvait être boutonnée. Cela facilitait le port des gants à col utilisés pendant le vol.



De l'armée britannique de 1914 par R.
Money Barnes, Seeley Service & Co.
Ltd., Londres 1968.

À l'origine, les officiers et l'équipage portaient une casquette, mais en 1913, un chapeau de campagne (chapeau incliné) du modèle dit autrichien a été introduit. Sur la casquette, les officiers portaient un insigne de corps en bronze, tandis que celui de l'équipage était en laiton.

Immédiatement sous les écussons d'épaule, les sous-officiers et les soldats portaient une bande d'épaule noire avec le texte Royal Flying Corps en blanc. Le col de l'uniforme n'était pas destiné à l'origine à être décoré de l'insigne du corps, mais parmi les officiers, il est rapidement devenu à la mode de porter des versions miniatures de l'insigne de casquette comme insignes de col.

Les officiers portaient des ceintures de taille du modèle Sam Browne, généralement avec une seule bandoulière portée en écharpe. Il était courant de porter cette sangle diagonale sur l'épaule droite, bien que sur le dessin, elle soit représentée sur l'épaule gauche.

Le premier lieutenant et le sergent portent tous deux un pistolet, qui était l'arme la plus courante dans le corps.

Habituellement, les fusils n'étaient portés que par le personnel dans le cadre du service de garde, au cours duquel ils portaient également des vêtements de ceinture en sangle, le plus souvent dans une version réduite.

À l'origine, il n'y avait que deux types de sous-officiers dans le Royal Flying Corps - les sergents-majors et les sergents.

Le premier portait une couronne tissée sur l'avant-bras, tandis que le second (comme le montre le dessin) portait l'insigne traditionnel du sergent.

Pendant la guerre, un système de grades a été développé, correspondant à celui du reste de l'armée.

Les officiers portaient leurs insignes sur leurs épaulettes.

L'infirmier du moteur porte le manteau court du corps. Comme l'uniforme de l'équipage, la cape n'a pas de rabats d'épaule, ce qui a été introduit pour la première fois sur la cape et la veste en juin 1914. La moto peut être de la marque Vickers-Clyno, mais peut aussi ressembler à presque n'importe quel autre type de l'époque.



Mécaniciens d'aéronefs à côté d'un camion qui peut être Leyland.
De Source 2.

En 1914, les escadrons volants étaient les seules unités entièrement motorisées de l'armée britannique.

Chaque escadron était rationné avec un échelon roulant de 30 véhicules à moteur (voitures et camions) et 6 motos. (Source 9.) La mobilisation a impliqué, pour la plupart, des véhicules radiés.

Le mécanicien d'avion porte la salopette bleue qui a été utilisée jusqu'en 1915, lorsque le tissu de couleur marron/kaki a été utilisé. La casquette de campagne est du même modèle que celle du sergent, avec un insigne de casquette en laiton. Aucune distinction n'a été portée sur le bruit de virage.

Les soldats volants qui participent à la mise en place du deltaplane portent des uniformes similaires à ceux du sergent et cette partie du dessin ne diffère que par le fait qu'un personnage porte une casquette. Il peut être destiné à être un sous-officier, ou simplement un aviateur, portant le couvre-chef introduit avant 1913.

L'aile de pilote, également reproduite au-dessus du texte, a été introduite en 1913 et portée par des officiers, des sous-officiers et des soldats qui avaient suivi une formation de pilotage avec des résultats satisfaisants. En septembre 1915, une aile d'observateur a été introduite, qui se composait d'une aile couronnée O et demi; l'aile de l'observateur était également en broderie blanche sur fond noir.

Pendant la guerre, l'insigne d'épaule - Royal Flying Corps en lettres blanches, sur fond noir - a été remplacé par une version plus petite, avec le nom du corps sous forme abrégée - RFC Les deux versions étaient apparemment portées côte à côte.

Les officiers affectés au Royal Flying Corps ont conservé leur uniforme d'origine et leurs insignes de département (voir mon article [The English Field Uniform Model 1902](#)), faisant de l'aile du pilote le seul insigne "spécifique au corps".

En 1915, l'uniforme normal d'officier de l'armée, y compris la casquette, a également été introduit dans le Royal Flying Corps ; cet uniforme était porté à côté des "vêtements d'attente".

Fermeture

L'histoire se poursuit dans [la partie 2](#), qui contient également ma bibliographie.

Postface A

propos des uniformes portés par le Royal Flying Corps, voici une carte postale 3) des uniformes du Royal Naval Air Service.



Le roi inspecte les officiers du RNAS.

Le texte au dos de la carte se lit comme suit : Parmi les réunions du roi avec ses troupes sur le front occidental, il y avait cette inspection discrète d'un certain nombre d'officiers du Royal Naval Air Service.

De plus amples informations sur la raison de la parade, y compris si les officiers viennent du même escadron, ne sont pas disponibles. De même, une rencontre n'est pas disponible actuellement

Que ce soit directement le but de la parade de montrer au Roi le plus d'uniformes différents possible, je ne le dis pas... Il n'y a guère que deux officiers qui portent le même uniforme, mais toutes les variantes peuvent très bien être réglementées.

Pour une utilisation dans les unités du Royal Naval Air Service servant en dehors de l'Angleterre, des uniformes kaki (dans le style de l'armée) ont été introduits au printemps 1915. L'aile pilote de la marine était un peu plus fragile que celle de l'armée. Sur les uniformes de la marine, l'aile du pilote était portée sur les manches, immédiatement au-dessus de l'insigne, tandis que sur l'uniforme kaki, elle était portée sur la poche de poitrine gauche.

Par Finsted

Remarques

1) Techniquement parlant, la carte porte le n° 110 (apparaît au verso) et a probablement remplacé la carte précédente par ce numéro - Mounted Infantry - lorsque ce type d'arme a été retiré de l'armée en 1912. Voir par ex. mon article English Mounted Infantry.

2) Le fait que le vol, dont le 100e anniversaire a été marqué en 2003 sur la base du vol des frères Wright en 1903, puisse célébrer ici son 200e anniversaire est dû au fait que le premier vol réussi avec un planeur a été effectué en 1804. Lire plus sur cette page, c'est une histoire passionnante...

3) D'après une carte postale de la série Official War Photographs (Series 13, No. 100) publiée par le journal Daily Mail pendant la Première Guerre mondiale. Certaines de ces photographies colorées ont été réimprimées en 1997 et vendues, entre autres, au National Army Museum de Londres.