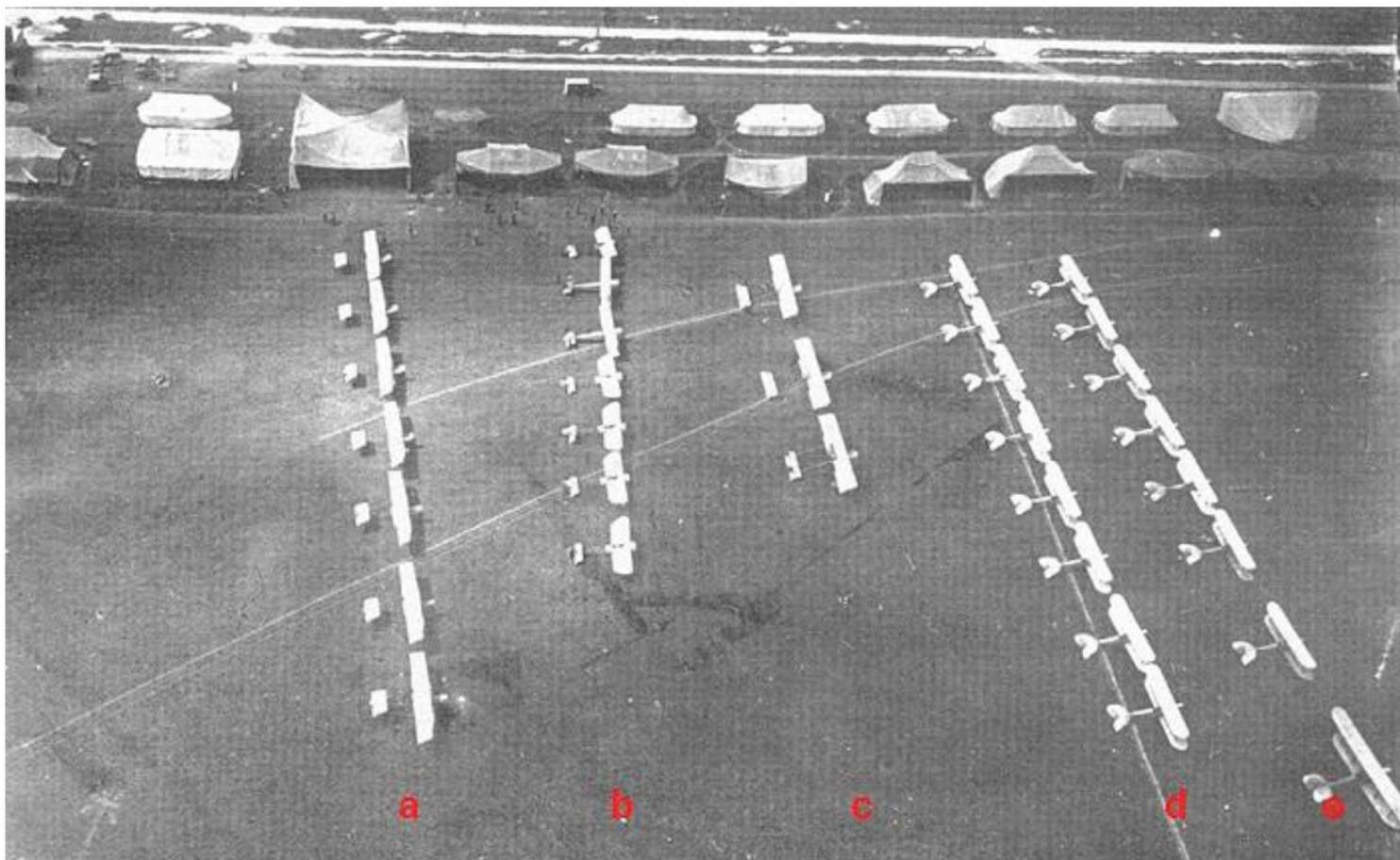


Sur le Royal Flying Corps en 1914, partie 2

Le département de vol du Corps expéditionnaire

En juin 1914, le Royal Flying Corps organisa un exercice de terrain majeur d'une durée d'un mois, au cours duquel les escadrons furent rassemblés à Netheravon. L'exercice devait s'avérer être un bon entraînement avant la mobilisation imminente en août 1914.

Cependant, les 1er et 7e escadrons n'ont pas participé à l'exercice - le 1er escadron était en train de remettre ses dirigeables au Royal Naval Air Service, qui venait de prendre la responsabilité de tous les dirigeables, tandis que le 7e escadron était en cours d'élaboration.

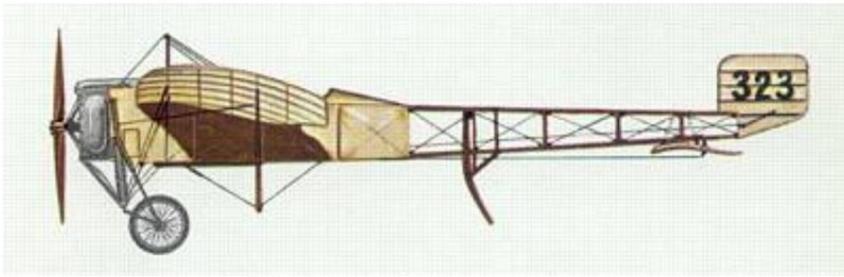


Exercice sur le terrain au Royal Flying Corps, Netheravon, juin 1914 [1](#)).

Les machines sont Henri Farman (a.), Blériot (b.), Maurice Farman (c.), BE 2 et Avro 504 (d. et e.) ; la machine en e est un RE5 qui avait des ailes spécialement allongées, destinées au vol à haute altitude.

À propos de l'organisation

L'aile aérienne du Corps expéditionnaire, commandée par le brigadier-général Sir David Henderson, est devenue composée des unités suivantes:



Blériot XI-2 Artillerie, du 3. Escadron, 1914.
De Source 7.

Types d'avions d'escadron

2. ÊTRE 2
3. Blériot et Farman BE 2
- 4.
5. Farman, Avro et BE 8

Les 1er, 6e et 7e escadrons sont restés en Angleterre, initialement en tant qu'unités d'entraînement. La responsabilité de la défense aérienne de l'Angleterre a été confiée au Royal Naval Air Service.

Un escadron (Squadron) était organisé comme suit :

1 sergent-major
3 sergents de bord
11 sergents
22 caporaux
56 Mécaniciens de l'air 1re classe
42 Mécaniciens de l'air 2e classe
7 Soldats *) 142
hommes au total

*) dont 4 hommes du
Royal Army Service Corps.

- Élément d'état-major (quartier général de l'escadron)
- 3 divisions (escadrilles), désignées A, B et C, avec 4 aéronefs chacune.

Le commandant d'escadron était un major et les commandants de vol étaient des capitaines.

L'escadron comptait jusqu'à 18 pilotes, dont la plupart étaient des lieutenants.

La force totale était d'env. 160 hommes, avec une répartition des sous-officiers et des soldats comme indiqué dans le tableau à droite, sur la base des informations sur le 4e Escadron.

Les troupes volantes du corps expéditionnaire étaient également accompagnées d'une unité de ravitaillement et de parc (Aircraft Park), qui abritait 12 officiers, 162 sous-officiers et soldats, ainsi que 17 machines de réserve (BE 2, BE 2c, BE 8 et Sopwith Tabloïde).

L'effectif total de la division volante est donné comme suit: 105 officiers, 755 sous-officiers et soldats, 63 avions et 95 véhicules.



Déjeuner sur le terrain au 5e Escadron, 1914.
De Source 10.

Même pendant la retraite de Mons, il y avait le temps de manger un morceau, dans des conditions ordonnées.

L'officier à droite sur la photo est le commandant du 5e Escadron, le Major JFA Higgins, Royal Artillery.

Les commandants des autres escadrons étaient les suivants:

2e - Major CJ Burke, Royal Irish Regiment

3e - Major JM Salmond, King's Own

4. - Major GH Raleigh, régiment d'Essex

Parc - Major AD Carden, Royal Engineers

À propos de la communication

Dès le début, des expériences ont été menées avec la diffusion d'observations à partir de dirigeables et d'avions au moyen de la télégraphie sans fil, une technique qui s'est considérablement développée pendant la guerre.

La forme de communication la plus courante entre les aéronefs et les unités au sol comprenait le largage de messages, la pêche aux messages, les drapeaux de signalisation et les signaux lumineux et sonores. De plus, il était courant pour un pilote d'atterrir sur un terrain propice et de relayer ses observations de l'ennemi afin que les unités au sol puissent rapidement en profiter.

L'échelon roulant du 4e Escadron comprenait le seul chariot télégraphique (télégraphie sans fil) du Royal Flying Corps, un Daimler et une section télégraphique. Malheureusement, le wagon a été rapidement complètement endommagé, au cours duquel la "radio" a été détruite. Le 27 septembre 1914, la section télégraphique est transformée en section sans fil du quartier général; à partir du 8 décembre, la section faisait partie du 9e escadron

Les véritables vols d'artillerie en étaient encore à leurs balbutiements. Il était possible - et utilisé à partir du 13 septembre 1914 - d'observer et de signaler les tirs d'artillerie. Ce n'est qu'après la guerre qu'il est devenu possible de diriger le tir depuis un avion 2).

Bien que les rapports aériens aient complètement ruiné la manœuvre d'automne du général Grierson (voir [partie 1](#)) en 1912

Les messages du Royal Flying Corps ont rapidement joué un rôle important dans la localisation des unités ennemies - et propres -, faisant des troupes volantes une véritable arme qui était là pour rester.



Déjeuner sur le terrain au 5e Escadron, 1914.
De Source 10.

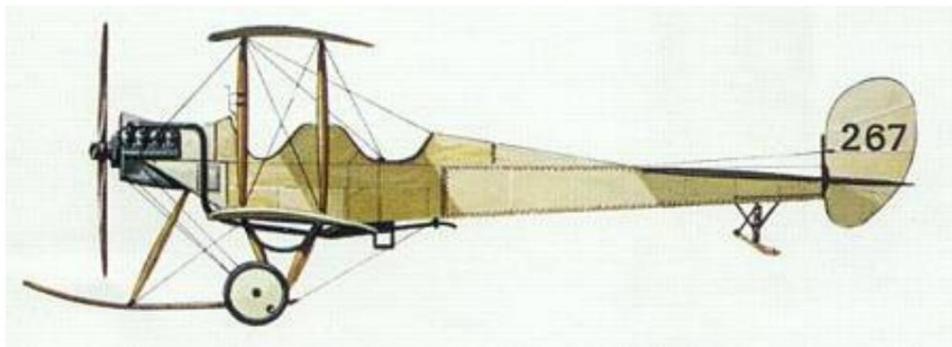
À cela s'ajoutaient les nombreux autres rôles essentiels que l'avion remplissait seul et en coopération avec les unités au sol.

Contrairement à l'image précédente de l'état-major de l'escadron, l'équipage se comporte de manière un peu plus humble.

À propos des types d'avions

Les dessins suivants [3](#)) sont destinés à donner une idée des types d'avions dont disposait le service de pilotage du corps expéditionnaire au début de la guerre. Ce sont des machines non armées qui n'étaient destinées qu'à des tâches de reconnaissance.

Au cours des premiers mois de la guerre, les avions des deux camps se sont souvent rencontrés lors de vols de reconnaissance au-dessus du front, mais tout ce qui a été échangé était des salutations. Ce n'est que lorsque la mitrailleuse est devenue un équipement standard que l'avion a acquis une réelle valeur de combat. Cependant, dans le cadre du déploiement en France, un certain nombre d'avions BE 2 ont été chargés de percuter tous les dirigeables allemands qu'ils pourraient rencontrer en traversant la Manche ! (Source 7.)



BE 2a, du Royal Flying Corps, 1913.
De Source 8.

Des appareils de ce type entrèrent dans les 2e et 4e escadrilles en août 1914.



Maurice Farman, du Royal Naval Air Service, printemps 1915.
De Source 7.

L'appareil rappelle les avions Farman qui faisaient partie des 3e et 5e Escadrilles en août 1914.



Avro 504, prototype modifié, 1913.
De Source 8.

L'appareil rappelle les avions Avro 504 qui faisaient partie du 5e Escadron en août 1914.

À cette époque, l'avion aurait également eu un travail de peinture dans le style des autres premiers avions.



BE 8, du 8. Squadron, juin 1915.
De Source 7.

L'appareil est du même type qui faisait partie de la 5e Escadrille en août 1914.

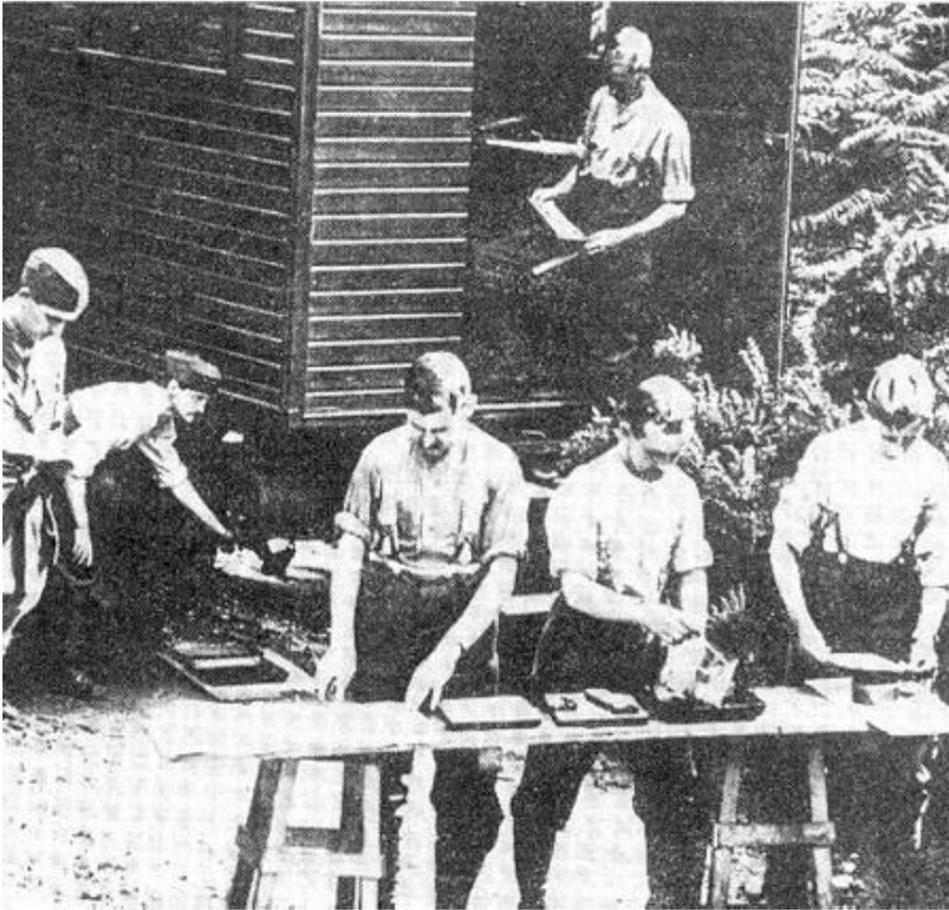


Sopwith Tabloid, prototype, 1913.

De Source 8.

L'escadron de ravitaillement et de parc a apporté 4 pièces. de ce type.

Contrairement aux autres machines, celles-ci ont été transportées en France à l'état démonté.



Une section photo à l'œuvre - élaboration sur le terrain de photographies aériennes.

De Source 11.

Parmi les tâches que le Royal Flying Corps est progressivement devenu capable de résoudre, il y avait la possibilité de faire des photographies aériennes. 3. L'escadron expérimentait la photographie aérienne depuis le début de 1914.

Le département de vol du corps expéditionnaire comprenait une section photographique expérimentale sous la direction du lieutenant JTC More.

La première utilisation tactique a lieu le 15 septembre 1914 lors de la bataille de l'Aisne.

Bien que les possibilités en 1914 n'étaient pas encore pleinement développées, les photographies aériennes ont contribué à l'image du renseignement des chefs de troupe, qui a ainsi été grandement améliorée par rapport aux temps précédents. La source 3 indique qu'au cours de la seule année 1917, un total de 2 695 750 photographies aériennes ont été prises.

À propos des marquages de nationalité

Au début de la guerre, les avions anglais et allemands ne sont pas munis de marquages de nationalité (les avions anglais ne portent leur numéro que sur le gouvernail latéral), mais à partir de fin septembre 1914 les avions allemands sont marqués de "croix de fer".

Pour éviter les tirs de leurs propres unités, pour qui voler était un concept inconnu, l'Union Jack fut rapidement peint sur le dessous des ailes. Cependant, ce marquage n'a pas eu l'effet escompté, car les couleurs sont moins proéminentes que les chiffres vus de loin, la croix centrale du drapeau anglais pouvant facilement être confondue avec la croix allemande.

Au cours de l'automne, il fut donc convenu avec les Français que les avions britanniques seraient marqués de cocardes selon le système déjà utilisé dans les forces aériennes françaises depuis le début.

Le nouveau marquage a été introduit dans le Royal Flying Corps par 11 décembre 1914. L'Union Jack a été utilisé sur les gouvernails latéraux jusqu'au milieu de 1915, date à laquelle ils ont été remplacés par un marquage bleu, rouge et blanc commun aux forces aériennes françaises et britanniques.

Fermeture

La division volante du corps expéditionnaire avança vers la France dans les jours du 11 au 13 août 1914, avec Amiens comme cible ; Le 4e Escadron, retardé par un accident, arrive le 15 août. L'ensemble de la force est alors concentré à Maubeuge, d'où part la première mission à 09h30 le 19 août 1914.

Deux avions prennent leur envol pour effectuer des missions de reconnaissance et la première expérience précieuse est vite acquise. Les pilotes avaient été envoyés sans observateurs et avaient du mal à se repérer sur le terrain étranger, et ils se sont rapidement séparés les uns des autres. Une machine est revenue à la base à midi, l'autre pas avant 17h30. Les deux avions avaient été obligés d'atterrir pour demander leur chemin, un même deux fois, donc désormais aucun avion ne décollait sans que les observateurs ne le suivent.

Au cours des jours suivants, les premières observations de l'ennemi ont été faites et ont pu fournir à l'état-major du Corps expéditionnaire des informations sur les mouvements ennemis. Le 22 août 1914, le 5e perd Squadron son premier avion, qui a peut-être été abattu. Au cours de celle-ci, les deux membres d'équipage - les lieutenants V. Waterfall et CGG Bayly - ont été tués. La machine a été retrouvée par des Belges, qui ont obtenu le rapport encore incomplet sur les observations de l'avion, et par des détours, le rapport est parvenu au ministère de la Guerre à Londres un peu plus tard.

Les expériences des premières semaines comprenaient également la nécessité non seulement d'accomplir des tâches, mais aussi de maintenir le contact avec/entre les corps et les divisions. De véritables patrouilles de contact sont ainsi devenues une tâche régulière pour les escadrons.

En conséquence, ils ont expérimenté avec succès le fait de laisser des escadrons au commandement opérationnel du corps; à la mi-septembre, le 3e Escadron était ainsi au commandement opérationnel du IIe Corps (Smith-Dorrien), tandis que le 5e Escadron travaillait avec le I Corps (Haig). 4. L'escadron a fourni un avion avec "radio" à chaque escadron.

Toutes les sources parlent unanimement des grands et méritoires efforts du Royal Flying Corps lors des premières batailles de la guerre en Belgique et en France. Lors du retrait du corps expéditionnaire en août et septembre, le service de vol a suivi et changé de base 9 fois au total, ce qui doit être décrit comme un exploit, notamment compte tenu des véhicules de l'époque, etc. De plus, le personnel au sol est très élogieux pour les efforts qu'il a déployés pour maintenir en état de marche les aéronefs souvent capricieux et pas nécessairement fiables.

Il faut donc dire que le Royal Flying Corps a pleinement respecté sa devise : Per Ardua Ad Astra, que l'on peut traduire par Through Efforts Against the Stars.



Blériot XI, photographié lors de l'exercice de terrain du Royal Flying Corps à Netheravon à l'été 1914.
De Source 13.

Sources

1. Old Military Postcards par Thomas McGuirl, Military Modeling, mars 1987.
2. Forces aériennes britanniques 1914-1914 (1) par Andrew Cormack, Ospey MAA Nr. 341, Londres 2000, ISBN 1-84176-001-3.
3. L'armée et l'aviation par Bruce Robertson, Robert Hale Limited, Londres 1981, ISBN 0-7091-8924-9.
4. The Eye in the Air - Histoire de l'observation et de la reconnaissance aériennes pour l'armée 1785-1945 par Peter Mead, Her Majesty's Stationary Office, Londres 1983, ISBN 0-11-771224-8.
5. Unarmed into Battle - L'histoire du poste d'observation aérienne par HJ Parham et EMG Belfield, Picton Publishing Ltd. Wiltshire 1986, ISBN 0-948251-14-X. (Le livre a été initialement publié en 1956.)
6. Le Corps of Royal Engineers 1066-1996, Regiment Nr. 13, avril/mai 1996.
7. Avions du monde en couleurs : Avions de guerre 1914-1914, Politikens Forlag, Copenhague 1968.
8. Avions du monde en couleurs : Veteranfly, Politikens Forlag, Copenhague 1969.
9. Field Service Pocket Book (1914), publié par le General Staff, War Office, Londres 1914, réimprimé par David & Charles Reprints, Londres 1971, ISBN 0-7153-5225-3.
10. Le Royal Flying Corps par Terry C. Treadwell et Alan C. Wood, Tempus Publishing Limited, Stroud, Gloucestershire 2000, ISBN 0-7524-1733-9.
11. Wheels of the RAF, Part 2, Royal Flying Corps MT par Bruce Robertson, Airfix Magazine, novembre 1977.
12. L'armée britannique de 1914 par R. Money Barnes, Seeley Service & Co. Ltd., Londres 1968.
13. Non. 1 Squadron par Michael Shaw, Ian Allan Ltd., Londres 1986, ISBN 0-7110-1581-3.
14. Army-Air Colors 1914-1937 par Bruce Robertson, Airfix Magazine, décembre 1974.

Par Finsted



Un BE 2 du 4^e Escadron rend hommage au général Smith-Dorrien, le 22 juin 1914, lors d'un défilé à l'occasion de l'anniversaire du Roi.
De Source 14.

Remarques

1) L'image provient de l'article Royal Flying Corps - A Sixtieth Anniversary, qui a été publié dans le magazine Air Clues, mai 1972. L'identification est basée sur une reproduction de la même image, publiée dans Source 3.

2) A partir de 1916, cependant, il est devenu courant d'utiliser des ballons d'observation, entre autres dans le cadre de l'observation et de la conduite de tir. Voir par ex. la critique du livre Guns, Kites and Horses - Three Diaries from the Western Front de Sydney Giffard.

3) La taille relative des avions n'est pas cohérente.