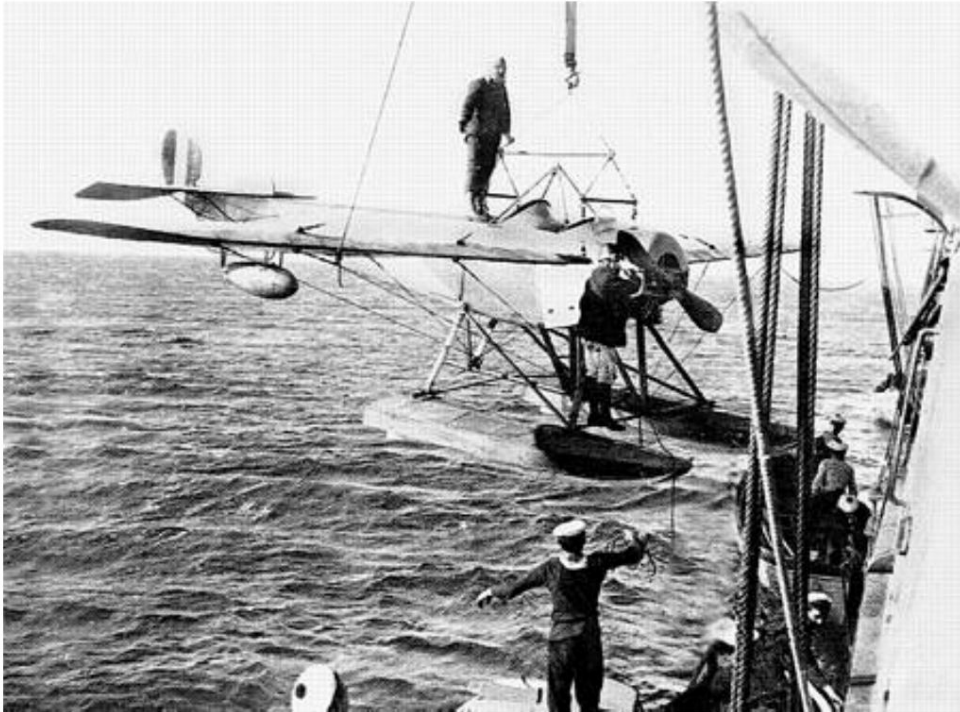


# Sur les forces aériennes britanniques et françaises en Égypte, 1914-15

## Introduction



Hydroplane Nieuport X hissé à bord du Campinas, février 1916 <sup>1)</sup>.  
De source 7

Les récits des opérations turques contre le canal de Suez en 1915 mentionnent, entre autres, que les forces lors de l'avancée ont été survolées et attaquées par des avions britanniques et français. Le but de cet article est de décrire ces unités aériennes alliées et leurs aéronefs.

## Hydroplane Nieuport X

La marine française met une escadrille d'avions de reconnaissance à la disposition du commandant en chef en Égypte, le général Sir John Maxwell, en novembre 1914.

L'escadron, sous le commandement du lieutenant de vaisseau, plus tard capitaine de l'Escaille, était stationné à Port-Saïd.



Nieuport X.  
De Source 6.

## Nieuport X

Portée : 8,75 m

Longueur : 12,35 mètres

Hauteur : 3 mètres

Poids de départ : 795 kg

Vitesse maximale : 120 km/h

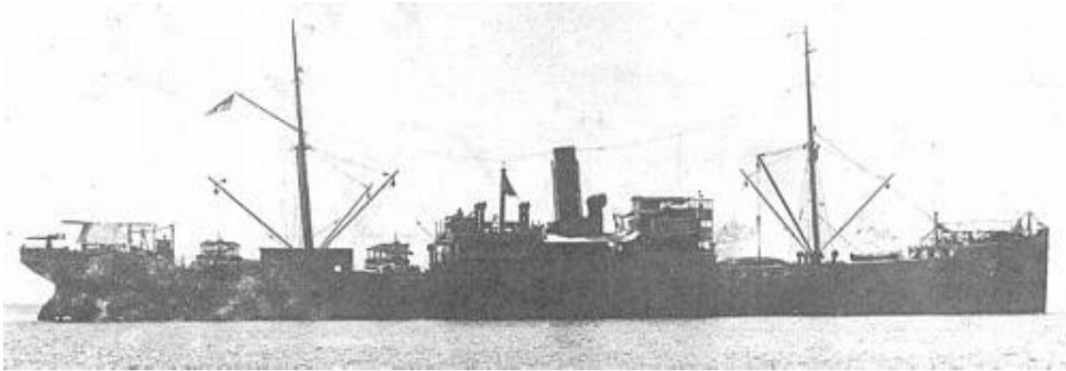
Les données proviennent principalement de la Source 6.

L'escadron avait sept hydravions Nieuport pilotés par des pilotes français et avec des observateurs anglais.

Le type d'avion a été construit 1913-1915.

## SS AENNE RICKMERS et SS RABENFELS

Les hydravions français opéraient le long des côtes turques (Palestine, Syrie et Anatolie) et opéraient à partir des navires-mères SS AENNE RICKMERS et SS RABENFELS.



SS AENNE RICKMERS, ici sous le nom de HMS ANNE.

De RN Seaplane Carriers & Tenders (Liste mondiale des porte-avions).

- SS AENNE RICKMERS (construit en 1911 ; 4 083 tonnes), appartenait à l'origine à Rickmers Reismühlen, Rhederei & Schiffbau AG. Le navire fut interné à Port-Saïd en août 1914, et repris par les autorités britanniques. Le SS AENNE RICKMERS est ensuite déployé aux Dardanelles, torpillé le 11 mars 1915 et remorqué à Alexandrie pour réparation. Repris par la Royal Navy comme annexe culte le 5 août 1915 et rebaptisé HMS ANNE le lendemain. En service jusqu'au 8 août 1917 ; vendu pour un usage civil en janvier 1918.
- SS RABENFELS (construit en 1903 ; 4 678 tonnes), appartenait à l'origine à la Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft "Hansa". Le navire fut interné à Port-Saïd en août 1914, et repris par les autorités britanniques. Le SS RABENFELS est repris par la Royal Navy le 12 juin 1915 et rebaptisé HMS RAVEN II en août 1915. En service jusqu'au 10 juillet 1917 puis rendu aux propriétaires.

Les navires pouvaient accueillir chacun deux hydravions.

## Le vol égyptien / No. 30e Escadron Royal Flying Corps



BE2c.

De l'histoire en illustration.

L'avion français en Égypte a opéré avec l'armée de l'air britannique alors sans nom à Ismalia, qui est devenue plus tard le n° 1. 30e Escadron, Royal Flying Corps, plus tard Royal Air Force.

En plus de l'avion mentionné ci-dessous, en décembre 1914, en provenance d'Inde, un autre 1 a été ajouté. BE2a à l'escadron. (source 1)

L'illustration montre la version légèrement ultérieure BE2c, parue en 1915 ; Des recherches sur Internet suggèrent que la machine en provenance d'Inde était peut-être du type BE2b [2](#)).

30. Le site Web de l'escadron (Source 7) résume les opérations en Égypte 1914-15 comme suit :

"La longue histoire du 30e Escadron a commencé à Farnborough, en Angleterre, en novembre 1914. L'unité, alors sans titre, a navigué pour l'Égypte commandée par le major SD Massey, accompagnée de 3 officiers et de 37 sous-officiers et hommes. Arrivés à Alexandrie le 17 novembre, ils ont déchargé 3 Maurice L'avion Farman S.7, a récupéré 2 Henri Farmans d'Héliopolis puis a établi une base à Ismailia où les opérations ont commencé [3](#)).

---

L'unité était engagée dans des tâches de reconnaissance, patrouillant dans le désert du Sinaï à la recherche de groupes de Turcs déterminés à faire sauter les rives du canal de Suez. Lorsqu'ils ont été découverts, ces groupes ont été dispersés en lançant à la main des bombes de 20 livres. Ainsi, le 27 mars 1915, le capitaine H. Reilly, RFC, est crédité du largage des premières bombes du 30e Escadron, le malheureux destinataire étant un camp turc de Bir-El-Mir.

L'unité a reçu une notification rétrospective en août qu'à partir du 24 mars 1915, elle devait faire partie du 30e Escadron. D'autres unités qui formeraient le reste de l'escadron étaient déjà en action en Mésopotamie.

Les opérations en Égypte se sont poursuivies jusqu'en novembre 1915, date à laquelle les avions de l'escadron ont été remis au 14e escadron, et en décembre, son personnel s'est embarqué pour la Mésopotamie, où il devait devenir le vol "C" le 27 décembre 1915."

## À propos des opérations

L'escadre anglaise était stationnée à Ismalia, mais un terrain d'aviation à Kantara (Qantara).

Le temps de vol pratique des machines n'était pas très long et les opérations à longue distance au-dessus de la péninsule du Sinaï nécessitaient la construction de sites d'atterrissage temporaires à l'est du canal de Suez afin que les avions puissent être ravitaillés en carburant. Le vol le plus long effectué par des avions britanniques - après l'attaque turque - était de 440 km, mais ici, la machine était également équipée d'un réservoir de carburant supplémentaire.



Royal Flying Corps, ch. 1914.

Dessiné par Harry Payne.

Les avions français n'étaient pas beaucoup mieux lotis, mais grâce à la reconnaissance aérienne, les Britanniques purent suivre l'avancée turque.

Cartes postales de la série II des insignes régimentaires et leur porteur', n° 8491, publié par Raphael Tuck & Sons 'Oilette', émis pendant la Première Guerre mondiale.

Ce qui suit est imprimé au dos de la carte :

"Le Royal Flying Corps est l'un des plus jeunes descendants de l'armée britannique, et en même temps l'un des plus populaires, car une bonne réserve de recrues, officiers et hommes, ne manque jamais. En tant que nouveau corps, bien sûr, ses insignes sont tout aussi nouveaux, mais significatifs. Le RFC est l'insigne de casquette universel en bronze pour les officiers, en laiton pour les hommes. Les "ailes" ne peuvent être obtenues tant qu'un brevet de pilote n'a pas été obtenu. Désormais, tous les pilotes sont des officiers. "

La série 8491 comprend les cartes suivantes, toutes avec des insignes de corps/régiment et une figurine en uniforme kaki :

- Corps médical de l'armée royale
- Corps des munitions de l'armée
- Corps royal de l'intendance de l'armée
- Corps d'aviation Seaforth
- Montagnards

# Fermeture

Le commandant en chef en Égypte, le général Sir John Maxwell exprime sa grande satisfaction des efforts de l'escadre française, qui se sont déroulés sans perte d'aucune sorte. (source 8)

Les efforts ultérieurs du capitaine de l'Escaille sont décrits dans *La Marine Française en Mer Rouge pendant la Première Guerre Mondiale* par Henri Labrousse (Institut de Stratégie Comparée).

## Sources

1. Histoire de la Grande Guerre, opérations militaires en Égypte et en Palestine, volume I, du déclenchement de la guerre avec l'Allemagne à juin 1917 par le lieutenant-général Sir George Macmunn et le capitaine Cyril Falls, HMSO, Londres 1927.  
Peut être emprunté à la Royal Garrison Library, numéro de catalogue 426261.
2. Rickmer's Line (la liste des navires).
3. Hansa Line (La liste des navires).
4. RN Seaplane Carriers & Tenders (Liste mondiale des porte-avions).
5. Histoire 1914-1923 (No. 269 Squadron, Royal Air Force). 6. Édouard de Nié Port (Nieuport) (1875-1911) (Les Pionniers : Anthologie).
7. Histoire 1915-2003, No. 30e Escadron, Royal Air Force (RAF Lyneham).
8. Dépêche égyptienne de Sir John Maxwell (La longue, longue piste).

Par Finsted

---

Remarques:

1) Le Campinas était un navire-mère français pour hydravions, équivalent des SS Aenne Rickmers et SS Rabenfels anglais. Voir [French Navy of WW1](#), Battleships, Cruisers, Seaplane Carriers, Part 1 (Navies of World War 1). La page principale [Marines of World War 1](#) fournit, entre autres, des informations sur les opérations navales en i.a. Mer Méditerranée.

2) Sur l'histoire de l'avion, voir [Royal Aircraft Factory BE2](#) (Wikipedia).

3) Les types d'avions sont reproduits au No. 30 Squadron, Royal Air Force (Air of Authority), cliquez sur [Aircraft and Markings](#).