

# Sur les unités de voitures blindées britanniques en Égypte, 1915-1917

## Introduction

Cet article peut être lu dans le contexte du soulèvement de Senoussi et comme information de base pour les unités qui ont participé à la répression du soulèvement de Senoussi en 1915-16.

## Le duc de Westminster



Le duc de Westminster est vu ici (à droite) à Sollum, en 1916, avec deux de ses officiers - le sous-lieutenant Griggs et le capitaine Anson.  
De Source 1.

Hugh Richard Arthur Grosvenor <sup>1)</sup> [duc de Westminster](#), était en 1914 commandant en second du Cheshire Yeomanry, avec le grade de major (à partir de 1912).

Il était également un passionné de voitures et l'un des hommes les plus riches d'Angleterre. Lorsque la Première Guerre mondiale éclate, le duc est en France en tant que l'un des 25 membres du Royal Automobile Club, agissant comme chauffeurs du haut commandement anglais, ainsi que comme aides-soignants, officiers de liaison et officiers de renseignement. Voir mon article sur les conducteurs de véhicules à moteur volontaires anglais.



Lieutenant de vaisseau anglais, Royal Naval Volunteer Reserve, saluant un spahi français, 1914.  
D'une carte postale simultanée.

Parallèlement, le duc collabore avec l'usine Rolls-Royce au développement du prototype d'une véritable voiture blindée ; il a financé les expériences de sa propre poche.

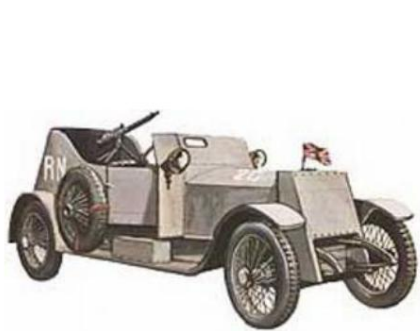
Le prototype a été approuvé en décembre 1914 et déjà le 1er janvier 1915, les 13 premières voitures ont pu être testées lors d'un exercice contre le Cheshire Yeomanry. Ce fut un grand succès pour les automitrailleuses, tandis que le commandant de l'Escadron A, le Major Glazebrook, nota dans son journal qu'on n'avait jamais la moindre chance contre les

moteurs infernaux.

Les voitures blindées étaient désormais acceptées en service par le Royal Naval Air Service, qui depuis août/septembre 1914 avait utilisé diverses voitures et camions blindés plus ou moins improvisés en France, sous les auspices de l'East Church Mobile Squadron, Royal Naval Air Service (Commander Charles Rumney Samson), ou The Dunkerque Circus comme l'armée, peu impressionnée, appelait l'unité.

Le lieutenant de vaisseau peut être Felix Samson, l'un des frères du commandant d'escadron, dont la Mercedes personnelle était équipée d'une mitrailleuse excédentaire et donc du premier "véhicule blindé" de l'escadron. Après la première rencontre du lieutenant de vaisseau avec un wagon plein d'Allemands, le wagon a été équipé de tôles.

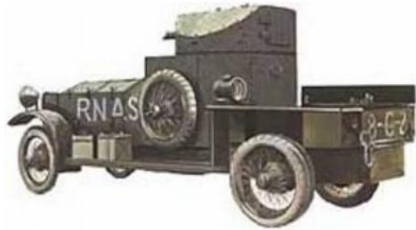
## Voitures blindées Rolls-Royce



Voiture blindée Rolls-Royce, 1914 Naval Air Service Pattern 2)

La première voiture blindée Rolls-Royce du capitaine de guerre Samson a été équipée de tôles au chantier naval des Forges et Chantiers de France à Dunkerque, qui a également fourni des tôles pour la voiture de Félix.

La source 3 indique que la protection était probablement principalement de nature morale. Il n'était pas possible d'obtenir de véritables plaques de blindage, et le chantier ne pouvait donc installer que des plaques du même type que celles utilisées pour les plaques de chaudière.



Voiture blindée Rolls-Royce, modèle de l'Amirauté de 1914.

La nouveauté des véhicules blindés que le duc de Westminster a aidé à développer était la tourelle mobile, qui permettait un champ de tir à 360°.

Ces voitures blindées ont été désignées Rolls-Royce Armored Car, 1914 Admiralty Pattern.

Au total, six escadrons étaient désormais équipés de véhicules blindés du nouveau type - Nos. 1, 2, 3, 4, 7 et 8 escadrons de voitures blindées, division [3 de voitures blindées de la Royal Navy](#)).

Tableau 1 : Escadron de voitures blindées, division de voitures blindées de la Royal Navy, 1915

Un volet	Coupe B	Section C	QG d'escadron
4 voitures blindées	4 voitures blindées	4 voitures blindées	1 camion de ravitaillement lourd
1 camion blindé	1 camion blindé	1 camion blindé	4 motos
2 camions de ravitaillement	2 camions de ravitaillement	2 camions de ravitaillement	
8 motos	8 motos	8 motos	
Voiture du personnel	Fourgon radio	Ambulance	

Les marines ont été recrutés à Londres et à Liverpool (via le Royal Automobile Club), à Derby (via Rolls Royce) et à Glasgow (via une association d'ingénieurs écossais).

Chaque voiture blindée, qui avait un équipage de trois hommes - commandant de char, tireur et conducteur, était armée d'une mitrailleuse mi-lourde, du type Maxim au début, mais plus tard du type Vickers. Chaque wagon transportait un certain nombre de grenades à fusil, qui étaient désignées comme le moyen le plus efficace contre les véhicules blindés ennemis en cas de rencontre.

Le règlement tactique, publié le 1er janvier 1915, stipulait que les automitrailleuses travaillaient par paires, accompagnées chacune d'un camion transportant 8 à 12 cyclistes. Les cyclistes fonctionnaient comme des éclaireurs qui pouvaient être couverts par les véhicules blindés en cas de rencontre avec l'ennemi.

## À l'avant

Le duc, avec le grade de capitaine de guerre, devient commandant du 2e escadron, qui est équipé de 12 véhicules blindés du nouveau type. L'escadron est envoyé en France en mars 1915 et déployé en appui à celle-ci

véhicules blindés du nouveau type. L'escadron est envoyé en France en mars 1915 et déployé en appui de la cavalerie anglaise, lors de la grande attaque de Neuve-Chapelle le 10 mars 1915 4).

L'attaque piétine devant les tranchées allemandes. La cavalerie, et donc les automitrailleuses, n'entrent donc jamais en action. La source 3 indique que la direction de l'armée n'était pas au courant que les véhicules blindés pouvaient être déployés comme une alternative à la cavalerie, et non comme un complément ; les véhicules blindés auraient ainsi pu contribuer à percer le front allemand.



Non. 2e Escadron, Division des voitures blindées de la Royal Navy, 1915.

Le duc de Westminster est l'officier du milieu au premier rang.  
De Source 11.

L'évolution de la guerre de la guerre de mouvement à la guerre des tranchées a fait que les véhicules blindés n'ont plus pris leur place, c'est pourquoi ils ont été majoritairement relégués à des missions de patrouille dans l'arrière-pays et au transport d'officiers supérieurs.

Les 3e et 4e escadrons ont été envoyés à Gallipoli, mais le terrain rocheux signifiait que seules deux voitures blindées de chaque escadron ont été débarquées en avril 1915. Il est vite devenu clair que les voitures blindées ne pouvaient pas être d'une grande utilité ici, et les 2 x 8 restants des wagons ont été envoyés en Égypte fin juin; les quatre débarqués sont envoyés en Égypte en août 1916. Les escadrons sont stationnés à Alexandrie.

Au cours de l'été 1915, la Royal Navy a retiré de la liste les unités de véhicules blindés et de motocyclistes de ses domaines d'intérêt et a transféré tout l'équipement à l'armée, qui à son tour n'a pas montré quoi faire avec cet équipement. Finalement, il a été décidé que les véhicules blindés devraient relever du Corps des mitrailleuses nouvellement créé, et une section spéciale des moteurs a été créée pour gérer les unités blindées et motocyclistes. Une partie du personnel devait provenir de l'armée, mais être formée par la marine avant la mise en place de la passation.



Mitrailleuses et moteurs à Salonique.

D'une carte postale contemporaine - Tit-Bits War Pictures, Series III, No. 20.

La Source 3 très autoritaire déclare que No. 6 Armored Motor Battery envoyée à Salonique, dans le nord de la Grèce, en janvier 1916, n'apportant que deux voitures blindées Rolls-Royce.

Comme l'illustration ici montre quatre voitures blindées Rolls-Royce, il est possible que le texte imprimé ait été simplement choisi pour la "commodité" plutôt que pour exprimer la réalité. Il pourrait tout aussi bien montrer une unité d'Égypte.

## Vers le Moyen-Orient

Dans les régions d'outre-mer, le transfert n'a pas été aussi rapide, et lorsqu'en novembre 1915, il est devenu nécessaire d'envoyer des voitures blindées à Sollum, un escadron d'urgence de voitures blindées de la Royal Navy a été formé à partir de parties des 3e et 4e escadrons, occupés par des marines. Jusqu'en janvier 1916, l'unité effectue des patrouilles le long de la côte méditerranéenne. Les véhicules blindés pouvant enfin être remis à l'armée, ils servent à équiper les Nos. 11 & 12 batterie de moteur blindé léger.

Entre-temps, le 2e Escadron est retourné en Angleterre et, en septembre 1915, le duc de Westminster a été transféré du Cheshire Yeomanry, où il avait été numéroté, au Machine Gun Corps (Motor Section); il conseille à son peuple de demander également son transfert dans l'armée, et beaucoup impriment les uniformes bleu marine avec les kakis de l'armée.

Sous les auspices du Machine Gun Corps, l'escadron, maintenant appelé Armored Car Brigade, est divisé en Nos. 1, 2 & 3 Armored Motor Batteries, et via la France il arrive en Égypte en janvier 1916. Tout indique que l'organisation de 1915 est largement maintenue.

Le duc a lui-même choisi l'équipage et son jockey personnel, Grigg, est nommé sous-lieutenant de l'unité. Une grande partie des autres membres de l'équipage sont des chauffeurs et des mécaniciens professionnels, dont Sam Cottingham Rolls (l'auteur de Kilde 10), qui conduisait la voiture blindée Blast.

Concernant l'action des automitrailleuses, il est dit que le chauffeur s'est assis sur une "pile de petits tapis carrés" et s'est appuyé

dos contre une sangle réglable et que seuls les hommes les plus petits pouvaient travailler dans la tour.



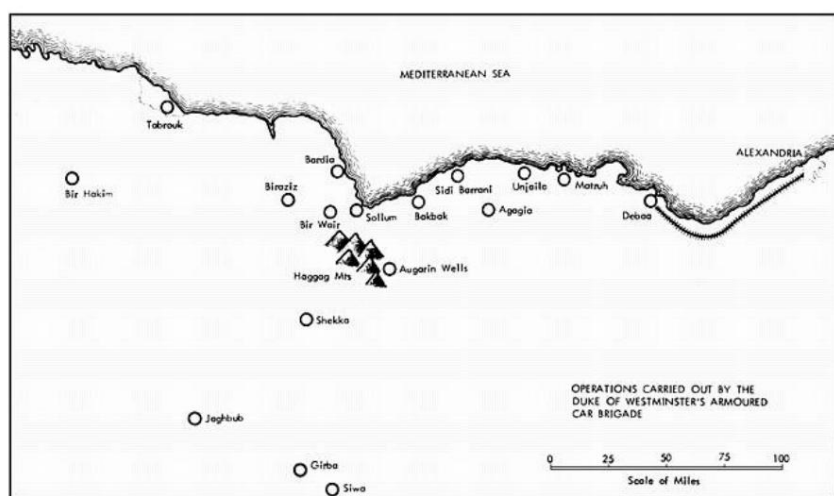
Le duc de Westminster dans sa Rolls-Royce Tourer "blindée", 1916.  
De Source 11.

Le duc de Westminster, qui était un homme de grande taille, utilisait sa voiture personnelle Rolls-Royce Tourer, sur laquelle était montée une mitrailleuse Vickers-Maxim.

La partie inférieure du pare-brise a été remplacée par une plaque de blindage et la mitrailleuse est visible derrière les sièges avant.

Le climat égyptien rendait la chaleur presque insupportable à l'intérieur des véhicules blindés, qui, entre autres, a été contrecarré en enlevant les plaques de blindage du côté supérieur de la tour. Lorsque vous entrez plus tard dans la bataille, un autre inconvénient apparaît ... les douilles chaudes et vides sont tombées sur le dos du conducteur, provoquant des brûlures ...

Bataille d'Agagiya



Carte 1 : Le désert libyen.  
De Source 1.

Après quelques semaines à Alexandrie, la force du duc navigue vers Marsa Matruh à bord du cargo grec Cella de Borula.

La force est déployée en patrouilles en direction de Sollum.

Une base avancée est établie à Unjeila, et en cours de route, il y aura des escarmouches mineures avec les Sénussiens.

Un avion de reconnaissance rapporte que le camp principal des Senussi a été observé à Agagiya et il est décidé de lancer une attaque le 26 février 1916. Deux voitures blindées participent à l'attaque, mais s'enlissent rapidement dans le sable du désert. Cependant, les équipages s'assoient, apportant leurs mitrailleuses, qui sont déployées pour soutenir l'attaque (Dorset Yeomanry).

Pendant l'attaque, par ex. le commandant militaire des Senussi de la région, le major Ja'far Pacha, capturé, tandis que la majorité des Senussi fuient dans le désert.

Les batailles qui ont effectivement mis fin à la tentative des Senussi de prendre le contrôle des zones côtières sont décrites en détail sur le site Queen's Own Dorset Yeomanry - The Western Desert (The Keep Military Museum).

Sollum est repris





Voitures blindées, sous le commandement du duc de Westminster, chargeant le camp bédouin de Birazzia.

Le plan vient du livre *Deeds that Thrilled The Empire*. et est vu en vente chez MILPRINTS.

Il est décidé de poursuivre l'avancée vers Sollum. L'infanterie et la cavalerie avancent le long de la côte, au-dessus de BaqBaq (BakBak sur la carte 1), tandis que les véhicules blindés suivent une route plus au sud. La marche est très fatigante pour tout le monde car l'approvisionnement en eau est très limité et le peu d'eau qu'il y a va presque sans coupure aux voitures blindées.

Le texte de la plaque se lit comme suit :

"Le 14 mars 1916, alors que le camp de Senussi avait été localisé à Birazzia, à vingt milles au sud de Sollum, le duc de Westminster ordonna à tous ses véhicules blindés sauf deux de quitter la route de Dorna vers le sud et de se précipiter vers l'avant, alignés sur les deux mille mètres qui les séparent du camp.

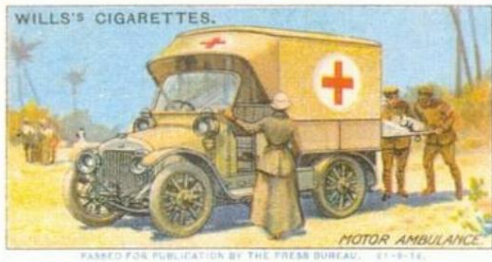
Agissant sur un plan préconçu, les deux voitures restantes ont été envoyées à environ deux milles plus loin le long de la route avant de tourner vers le sud. En voyant les voitures tonner vers eux, l'ennemi, l'ennemi a été jeté dans la confusion et a fait des préparatifs précipités pour la fuite.

Un canon de campagne et deux mitrailleuses, cependant, ont ouvert le feu et ont continué à tirer jusqu'à ce que les voitures soient à moins de quatre cents mètres d'eux. À ce moment-là, les artilleurs avaient été tués ou les canons avaient été mis hors de combat, et alors que les voitures se précipitaient dans le camp, l'ennemi se dispersait dans toutes les directions. Pour son élan et ses compétences dont il a fait preuve lors de l'attaque, le duc de Westminster a reçu l'Ordre du service distingué."

Les prisonniers du HMS Tara et du HMT Moorina sont libérés

Depuis le naufrage du HMS Tara et du HMT Moorina début novembre 1915 [5](#)), le sort des survivants était un grand mystère.

Presque par hasard, une lettre a été trouvée à Sollum que le capitaine du HMS Tara avait adressée au commandant anglais de Sollum, et la lettre avait apparemment été apportée à la ville pendant l'occupation des Senussi. La lettre indiquait où se trouvaient les survivants sous le nom d'El Hakkim Abbyat, également connu sous le nom de Bir Hakim, c. 150 km à l'ouest de Sollum.



Ambulance à moteur.

Carte n° 20 de la série de cartes à cigarettes Military Motors, publiée par WD & HO Wills en 1916 [6](#)), et republiée en 1993 par Imperial Publishing Ltd.

Bir signifie puits/réservoir d'eau en arabe, mais aucun des habitants de Sollum ne pouvait dire où se trouvait Bir Hakim, et aucune carte n'existait montrant l'emplacement. Les prisonniers de Bir Aziz étaient alors interrogés et un vieil homme nommé Ali croyait savoir où se trouvait Bir Hakim, ayant gardé un troupeau de moutons dans la région dans sa jeunesse.

Le duc de Westminster s'est immédiatement porté volontaire pour rechercher des survivants et une force de sauvetage a été rapidement levée.

La force comprenait [42 7](#)) véhicules - 9 voitures blindées Rolls-Royce et 3 camions Ford modèle T équipés de mitrailleuses Vickers-Maxim, 11 voitures de ravitaillement Ford modèle T, 10 voitures d'ambulance et une Wolseley (fonction non indiquée) et 5 voitures d'état-major, y compris la Rolls-Royce du duc. (source 11)



Le duc de Westminster et ses voitures blindées se précipitent

Le duc de Westminster et ses voitures blindées se précipitent au secours des équipages naufragés saisis par les Senussi.  
Le plan vient du livre Deeds that Thrilled The Empire; ici de Cranston Art.

Le texte de la plaque se lit comme suit :

"Le 17 mars 1916, des informations ont été reçues selon lesquelles les Senussi à Bir Hakim retenaient un certain nombre de naufragés, qui avaient été débarqués sur la côte cyrénaïque de l'Afrique du Nord, comme prisonniers, à soixante-dix milles de Sollum.

A 3 heures du matin, neuf voitures blindées du duc de Westminster, vingt-six autres voitures et dix ambulances à moteur partent donc pour Bir Hakim, guidés par le capitaine Royle, du service des garde-côtes égyptiens, et deux indigènes.

A leur arrivée, les prisonniers n'étaient pas là, et quarante milles supplémentaires furent parcourus avant d'atteindre le camp. A la vue des voitures, les gardes Senussi s'enfuirent, mais furent poursuivis et tués, et les prisonniers, au nombre de quatre-vingt-onze, furent secourus et ramenés à Sollum. La plupart d'entre eux étaient des survivants du Tara, qui avait été coulé par un sous-marin allemand. Les Allemands les avaient livrés aux Turcs et aux Arabes, qui les traitaient avec barbarie."

Les libérateurs ont eu l'impression que les prisonniers avaient subi divers abus et avaient été délibérément affamés et n'avaient donc fait qu'une bouchée de la majorité des geôliers. Capitaine du Tara, Rubert S. Gwatkin-Williams, assisté du Duc, a cherché à arrêter la fusillade, mais trop tard...

Pour autant qu'il ait été possible d'établir par la suite, il n'était pas question de mauvais traitements ou autres. Les Senussi de la région eux-mêmes souffraient d'un manque de tout type de ravitaillement et avaient donc peu à donner à leurs captifs.

Après avoir libéré les prisonniers, la colonne retourne à Sollum, où elle est reçue sous les acclamations de la garnison.



Certains des survivants du HMS TARA.  
À partir de la Senussi (Grande Guerre sous un jour différent).

Les prisonniers libérés étaient par navire transporté à Alexandrie, où ils ont été soignés pour leurs divers maux résultant de la demi-année de captivité.

Voir HMS Tara (Anglesey-Mon Info Web) qui contient des images et des récits relatifs à l'histoire.

Le monsieur au fez, à droite de l'infirmière, est le capitaine du navire, Rubert S. Gwatkin-Williams, dont la lettre a contribué à la découverte des survivants.

Le duc de Westminster retourna à Sollum le 18 mars 1916, puis se rendit à Alexandrie ; le duc retourna en Angleterre au cours de l'été 1916, souffrant d'une maladie fébrile qu'il avait contractée pendant la guerre des Boers. Les autorités ne l'ont jamais vraiment jugé assez bien pour reprendre ses fonctions, mais il a été employé par le ministère des Munitions en tant qu'assistant personnel de Winston Churchill.

Corps d'éclaireurs de voitures légères



Voiture de patrouille légère Ford modèle T, 1916.  
La source est une page d'un livre non précisé, vu en vente sur Internet.

Les voitures blindées Rolls-Royce étaient souvent trop lourdes par rapport au terrain et il devenait nécessaire de les utiliser

véhicules plus légers.

En mars 1916, un Light Car Scout Corps fut ainsi créé, composé des Nos. 1 à 6 patrouilles de voitures légères.

La légende indique que le véhicule est utilisé par le sous-lieutenant GW Richards pour une excursion de chasse privée et que l'image a été fournie par le général de division GW Richards <sup>8</sup>. Il n'est pas précisé lequel des chasseurs est le sous-lieutenant Richards.

Il est en outre indiqué que l'appareil sur le refroidisseur est une sorte de condenseur, mais que la version présentée ici ne fonctionnait pas bien.

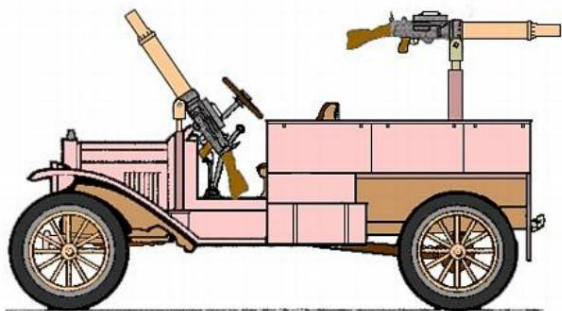
Tableau 2 : Light Car Scout Corps, mars 1916

Nos. 1 à 6 patrouilles de voitures légères, chacune avec une section du quartier général

5 véhicules de patrouille Ford modèle T	2 wagons Ford modèle T
1 fourgon utilitaire Ford Modèle T	1 camion de ravitaillement (type inconnu)

Chaque peloton (patrouille) était composé de 2 officiers ainsi que de 12 sous-officiers et soldats.

Autant que je sache, les véhicules de patrouille étaient équipés de 2 mitrailleuses légères - de type Lewis Gun, tandis que les véhicules de ravitaillement n'avaient qu'une seule mitrailleuse.



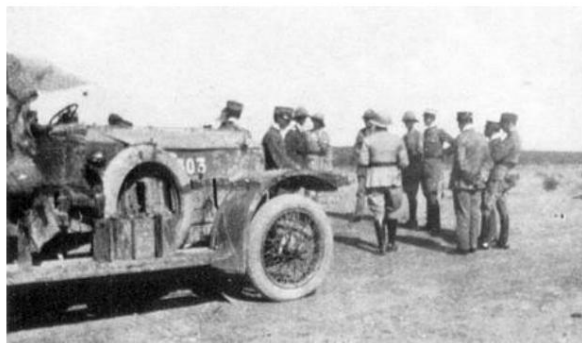
Voiture de patrouille légère Ford modèle T.  
De Source 5.

Les wagons étaient équipés de pneus de 3½" de large, d'un condenseur pour réduire la consommation d'eau pour le radiateur et d'un compas solaire monté sur le tableau de bord.

La majorité de cet équipement est due aux recommandations de l'archéologue et explorateur anglais, le dr. John Ball, qui a travaillé pour l'Institut cartographique égyptien.

## Coopération avec des entités italiennes

Les Italiens ont mené leur propre guerre contre les tribus indigènes, y compris les Senussi, qui ne se soumettraient pas à la suzeraineté italienne sur la Libye.



Des officiers italiens et anglais se sont réunis pour donner des ordres.

De la source 1, qui déclare qu'il s'agit de la Rolls-Royce  
Tourer du duc de Westminster.

Les unités italiennes étaient principalement concentrées dans les zones côtières, tandis que les zones au sud de celles-ci étaient considérées comme un pays de bandits.

Les unités italiennes et anglaises ont progressivement travaillé ensemble contre l'ennemi commun, les Senussi, et il était généralement entendu que la frontière formelle mais non marquée pouvait être franchie au besoin. Pendant les opérations, des officiers de liaison ont accompagné les forces respectives.

Tableau 3 : Forces italiennes en Libye (Tripolitaine et Cyrénaïque), printemps 1916 (d'après la source 7)

Officiers	808
-----------	-----

Soldats des unités nationales italiennes	27 649
--	--------

La force avait :

122 pièces d'artillerie (calibre 70 mm, 75 mm et 149 mm)

40 mitrailleuses (Vickers-Maxim)

8 avions de reconnaissance (type : Henry Farman).

Dans la province de Cyrénaïque, les unités étaient en garnison dans 5 zones fortifiées (forts) - Bengazi, el-Merg, Cyrène, Derna et Tobrouk. Voir carte 2.

Au printemps 1916, Bardia fut également occupée, par des bataillons et un certain nombre de véhicules légers Fiat, armés de mitrailleuses. (source 6)



Carte 2 : Extrait de la carte de la Libye.  
De Source 6.

En juillet 1916, une petite force, sous le commandement du capitaine CG Mangles (20th Hussars), est déployée aux côtés d'unités motorisées italiennes. L'élément anglais se composait d'un commando du Light Car Scout Corps, renforcé d'une demi-compagnie de chameaux australiens.

La cible était une force de jusqu'à 100 Muhafizia (soldats réguliers des Senusi) qui - sous prétexte de percevoir des impôts - avaient tendu une embuscade à des Bédouins amis.

La source 6 fait référence à la localité comme Wadi Sanal, env. 60 km à l'ouest de Has El Melh en territoire italien, mais l'emplacement ne peut être déterminé, sauf qu'il doit être proche de la côte, car les opérations ont été soutenues par le yacht armé italien Misurat, sous le commandement du capitaine Como de la marine italienne. La source 1 donne l'emplacement comme Wadi Saal, situé entre Bardia et Tobrouk; au même endroit, il est également indiqué qu'un navire anglais sans nom (moniteur) a pris part aux opérations.



Une force italo-anglaise, juste avant le déploiement.  
De Source 1.

Les véhicules à l'avant de l'image sont des camions légers Ford modèle T.

Il ne ressort pas de la source si la force est précisément celle déployée à Wadi Sanal.

L'opération a été un grand succès, et bien que le nombre de prisonniers ait été limité, l'opération a eu une grande importance, démontrant à la population locale que le pouvoir Senussi dans la région revenait. Le chef militaire des Senussi, le colonel turc Nuri Bey, blessé lors de la bataille d'Agagiya, échappe de peu à la capture.

Un certain nombre d'opérations similaires et diverses patrouilles ont été menées dans la région.

L'attaque des oasis de Girba et Siwa

L'oasis de Siwa est située à env. 320 km au sud de Mersa Matruh et a une longueur d'env. 80 km et en largeur de 2 à 20 km. La zone, qui est décrite comme la plus impressionnante de toutes les oasis égyptiennes, se situe à 18 m sous le niveau de la mer et contient, entre autres, aussi trois grands lacs salés. L'oasis de Siwa est traditionnellement habitée par des Berbères originaires de la partie occidentale de l'Afrique du Nord. <sup>9</sup> L'oasis voisine de Girba (au nord-ouest de Siwa) fait pratiquement partie de la même zone.







Arrivée à Siwa, dans une tempête de sable.  
Origine inconnue.

Au début du XXe siècle, la région était l'une des principales bases de la secte Senoussi, et après les batailles le long de la côte méditerranéenne, le Grand Senoussi Saïd Mohammad al-Abid s'y est retiré.<sup>10)</sup>

D'un point de vue militaire, la secte en tant que telle ne représentait plus une menace militaire.

Néanmoins, ils voulaient éliminer la menace potentielle que la partie Great Senoussie de la secte faisait peser sur les conditions internes en Égypte.

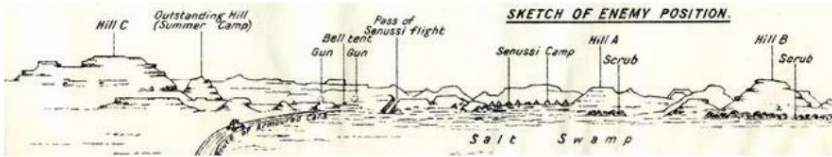
Les forces ennemies ont été estimées, sur la base des informations des déserteurs, à environ 850 hommes dans l'oasis de Girba, sous le commandement de Mohammed Saleh, le nouveau commandant en chef militaire du Senoussi, tandis que le Grand Senoussi lui-même était à Siwa avec env. 400 hommes.

La force d'attaque

À l'origine, une force mixte composée d'unités de l'Imperial Camel Corps <sup>11)</sup> ainsi que de véhicules blindés et de véhicules de patrouille devait pénétrer env. 300 km à travers le désert libyen, qui devait durer jusqu'à un mois. Lorsque des rapports sont parvenus selon lesquels la Grande-Bretagne se préparait à sortir de Siwa, le commandant en chef britannique, le général Sir Archibald Murray, a décidé d'envoyer immédiatement une force purement motorisée.

La force était sous le commandement du général de brigade Henry West Hodgson <sup>12)</sup>, et se composait de :

- Trois batteries de moteurs blindés légers
- Trois patrouilles de voitures légères
- Une colonne de ravitaillement légère et une lourde.



Les positions des Senoussi aux oasis de Girba et de Siwa ; le croquis doit être comparé à la carte 2.  
De Source 6.

La force a quitté Mersa Matruh le 1er février 1916; la colonne de ravitaillement léger avait été envoyée à l'avance pour préparer les quartiers de nuit de la force.



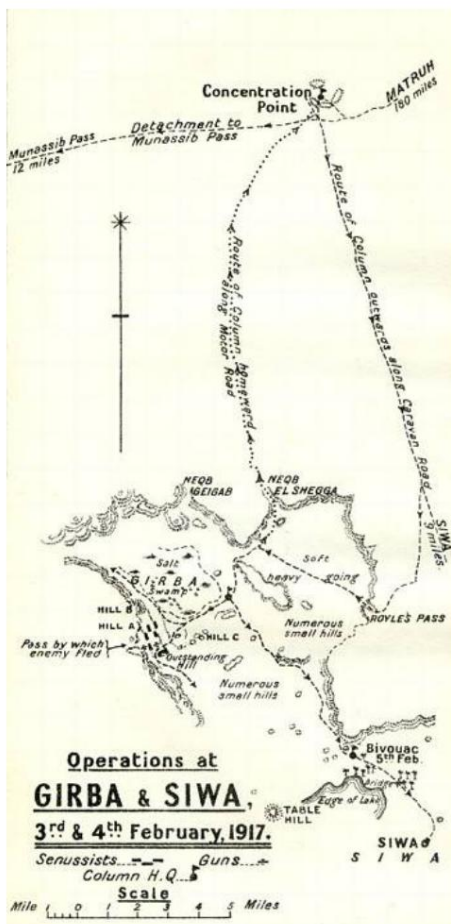
Voiture de patrouille légère Ford modèle T.  
De Source 3.

Sam Rolls décrit dans la source 10 que les wagons de ravitaillement étaient lourdement chargés de caisses de munitions, de bidons d'eau, de bidons d'essence, de nourriture et de toutes sortes d'articles nécessaires pour faire avancer cette première véritable unité de combat motorisée.

La force atteignit son point de rassemblement le 2 février 1916.

De là, un petit détachement a été envoyé à l'ouest pour combattre les ennemis qui ont dû se retirer de la zone en direction de Jaghub, tandis que le reste de la force avançait vers Girba.

L'attaque



L'avant-garde se compose de six véhicules blindés, qui doivent attaquer trois camps de tentes deux par deux.

Le terrain est jonché de fragments de roche et l'ennemi est observé de près sous certains affleurements rocheux. Les véhicules blindés réussissent à complètement surprendre l'ennemi, qui panique presque.

Les véhicules blindés ouvrent le feu, mais les Senussi se remettent rapidement de la surprise, cherchent un abri et ripostent.

La force principale se rapproche, mais en raison de la nature du terrain, vous ne pouvez pas vous rapprocher de l'ennemi à env. 700 m. Les armes principales des Senussi sont deux canons de montagne et deux mitrailleuses.

La bataille se poursuit tout au long de la journée, au cours de laquelle les véhicules légers de patrouille sont envoyés en avant. Mais même eux ne peuvent pas s'approcher de l'ennemi à moins de 400 m.

La bagarre s'apaise au cours de la soirée. Au petit matin du 4 février 1916, les Senussi tirent leurs derniers coups de canon et de mitrailleuse et du côté anglais on observe hommes et bêtes en mouvement, à l'écart des camps.

Quelques tentes et quelques munitions sont brûlées pendant la retraite, et à l'aube les Senussi ont échappé à la zone désormais occupée par les soldats anglais.

Le reste de la journée est consacré à la destruction des derniers vestiges des camps ennemis et au repos bien mérité.

Cependant, il y aura aussi du temps pour la reconnaissance contre Siwa, qui sera occupée le lendemain matin, sans résistance d'aucune sorte. Les habitants accueillent leurs nouveaux maîtres, de la même manière qu'ils semblent s'être réconciliés avec les anciens dirigeants.

Un défilé a lieu dans le bâtiment officiel de l'oasis, au cours duquel une salve de neuf coups de canon est tirée, avec un canon Krupp (égyptien) transporté par camion de Marsa Matruh.

Pendant ce temps, les Sénussiens qui se sont retirés des oasis vers Jaghub ont été mitraillés par le commando envoyé à cet effet. Il réussit non pas à vaincre les forces ennemies, mais à les étendre considérablement. Peu à peu, les Senussi établissent un poste qui avertit les unités suivantes, qui se déplacent alors hors du champ de tir anglais.



Voiture blindée Rolls-Royce, photographiée dans l'oasis de Siwa, Égypte, 1917.  
De Source 1.

La force est ensuite retirée au point de rassemblement où elle rencontre la force principale avant de retourner à Mersa Matruh, qui est atteinte le 8 février 1916.

La photo montre la voiture blindée avec la tour retirée. Sam Rolls <sup>13</sup> mentionne dans la source 10 que la tour manquante rendait le wagon moins pratique pour rester qu'autrement. La méthode était déjà utilisée depuis le début de 1916.

Pendant les opérations à Girba et Siwa, cependant, Sam Rolls' Blast avait sa tourelle montée.

## Fermeture

Les Sénoussiens survivants se rassemblent à Jaghub, où Sidi Muhammad el-Idris a entre-temps pris la direction de la secte. Saïd Mohammad al-Abid quitte l'Égypte en août 1918 et navigue à bord d'un sous-marin austro-hongrois vers Constantinople, où il occupe une place prépondérante dans l'histoire turque.

service de propagande.

Bien que les Senoussi ne soient donc pas venus régner sur l'Égypte comme ils auraient pu l'espérer, leurs « parrains » allemands et turcs avaient obtenu un résultat non négligeable, à savoir que des milliers de soldats britanniques et alliés n'étaient pas déployés sur d'autres fronts, alors que l'on craignait ce que les soulèvement des Senoussi pourrait entraîner.

## Sources

1. At War with the Senussi de Bryan Perrett, Military Modelling, janvier 1980.
2. The Cheshire (Earl of Chester's) Yeomanry par Richard Verdin, publication privée, 1971.
3. War Cars - British Armored Cars in the First World War par David Fletcher, HSMO Books, Londres 1987, ISBN 0-11-290439-4.
4. British Armored Cars at War - The First Fifty Years, Part 2 par Charles Messenger, Airfix Magazine, mai 1981.
5. Naissance d'une légende (Long Range Desert Group).
6. 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, HSMO, Londres 1927.
7. Le Operazioni Militari in Libia nel Sahara 1914-1918 par Alberto Rosselli (Società di Cultura e Histoire militaire
8. Dépêche égyptienne de Sir John Maxwell (La longue, longue piste).
9. Deuxième dépêche de Sir Archibald Murray (La longue, longue piste).
10. Steel Chariots in the Desert par Sam Cottington Rolls (initialement publié par Jonathan Cape, Londres 1937), réimprimé par l'éditeur anglais Leonaur en 2005, ISBN 1-84677-005-X.
11. Bend'or : Duke of Westminster : A Personal Memoir de George Ridley, Robin Clark, Londres 1985, ISBN 0-86072-096-9.
12. Une histoire de la cavalerie britannique 1816-1919, Volume 5 : Égypte, Palestine et Syrie, 1914-1919 par Le marquis d'Anglesey, Leo Cooper, Londres 1994, ISBN 0-85052-395-8.
13. Unités du Motor Machine Gun Corps (The Long, Long Trail).

Par Finsted

Remarques:

- 1) Voir Hugh Grosvenor (1879-1953), 2e duc de Westminster (Wikipédia).
- 2) Des voitures blindées (page Wargames de l'ère coloniale du major général Tremorden Rederring). Originaire de Tanks and other Armored Fighting Vehicles, 1900-1918 par BTWhite, Blandford Press, Londres 1970.
- 3) Voir aussi RN Armored Cars Units 1914-1918 (Stuart Groombridge).
- 4) Voir par ex. Neuve-Chapelle (FirstWorldWar.com).
- 5) Voir mon article Soulèvement Senoussi.
- 6) Le texte suivant apparaît au dos de la carte : "Cette ambulance et sa conductrice font partie d'un certain nombre de personnes qui ont été utilisées pour transporter les blessés australiens vers les hôpitaux en Égypte. Le personnel médical et infirmier a travaillé de longues heures pour soulager leurs souffrances. Des éloges généreux et bien mérités ont été accordés à ces dames du Caire qui ont si généreusement donné leur temps et leurs services pour cette noble cause. L'hôtel Héliopolis et de nombreux autres grands bâtiments du Caire ont été aménagés en hôpitaux par les autorités militaires australiennes. " L'illustration est donc un peu hors contexte, mais est là pour illustrer "une ambulance dans le désert".
- 7) Le nombre de véhicules varie selon les sources ; La source 6 donne le nombre de véhicules à 45, mais pas leurs types.
- 8) En tant que général de brigade, GW Richards est retourné dans le désert libyen lorsqu'en 1942, il a dirigé la 4e brigade blindée lors de l'opération Knightsbridge. Voir par ex. L'histoire de la 4e brigade blindée par le brigadier général RMP Carver (1945), chapitre 2 : Tobrouk - Relief and Loss, mai 1941 à juillet 1942 (WWII - Une mise au point britannique). Voir aussi Unités qui ont servi avec la 4e brigade blindée (L'histoire des 4e et 7e brigades blindées britanniques).
- 9) Une vaste série d'images est disponible sur Siwa Oasis (Egyptian Architecture Online).
- dix) Voir aussi L'histoire de l'oasis de Siwa par Jimmy Dunn (Tour Egypt).
- 11) Voir mon article La brigade impériale du corps de chameaux.
- 12) Major-général Sir Henry West Hodgson (1868-1930). À l'origine 15th The King's Hussars et son commandant 1907-1911. Avec le grade de colonel, il devient commandant de la Brigade à cheval de l'Est (Force territoriale) en 1912; nommé général de brigade par 4 août 1914. Commande la brigade pendant la campagne de Gallipoli et sert pendant un certain temps comme commandant de la 54e division. Puis vint en Égypte, où il reçut le commandement de divers

pendant un certain temps en tant que commandant de la 54e division. Puis vint en Égypte, où il reçut le commandement de divers

section de défense locale le long du Nil. Après l'action à Girba et Siwa, le brigadier reçut le commandement de la division montée impériale, plus tard la division montée australienne. Nommé général de division en janvier 1919. Colonel honoraire du 14th (King's) Hussars à partir du 29 juillet 1920. Source : Dossier historique du 14th (King's) Hussars 1900-1922 par le brigadier-général J. Gilbert Brown et al., Royal United Service Institution, Londres 1932. Réimprimé par Naval & Military Press en 2003.

13) La coïncidence avec l'un des hommes derrière Rolls-Royce, Charles Stewart Rolls (1888-1910) (Wikipédia), est aléatoire.