

Jean-Baptiste Marie Charles de Tricornot de Rose naît le 14 octobre 1876, dans le 7^e arrondissement de Paris. Cette date, attestée par la base Léonore des archives nationales et par son acte de baptême, fait l'objet de quelques variations dans les sources secondaires, certaines retenant le 16 octobre. Il est issu d'une famille noble dont les titres — baron de Tricornot et marquis de Rose — n'avaient plus de reconnaissance officielle sous la III^e République, mais demeuraient utilisés dans la désignation patronymique. Son père, Jean-Baptiste Charles Emmanuel de Tricornot de Rose (1843-1915), lieutenant-colonel de cavalerie, avait été autorisé en 1875 à adjoindre « de Rose » à son nom. Sa mère, Jeanne Marie Jacobé de Naurois (1845-1937), portait le titre de marquise de Rose.

Formation et premiers pas dans la cavalerie

La tradition militaire pèse de tout son poids dans la lignée. Six générations de Tricornot ont servi comme officiers de cavalerie avant lui. Cette continuité familiale, associée à un attachement marqué au catholicisme, façonne très tôt l'environnement intellectuel et moral du jeune Charles. La famille possède des attaches en Lorraine et en Franche-Comté, ce qui explique pourquoi certains commentateurs le présentent comme « *lorrain-franc-comtois* » lorsqu'ils évoquent son rôle à Verdun.

Sa scolarité s'effectue dans plusieurs établissements catholiques. Il étudie successivement à Tours, au collège du Caousou à Toulouse, à Versailles, puis au collège jésuite de Feldkirch, dans le Vorarlberg autrichien. Cet établissement, fréquenté par une partie de la noblesse française catholique pendant la période d'expulsion des congrégations enseignantes, attire des familles soucieuses d'offrir à leurs fils une éducation classique encadrée par des religieux. La trajectoire scolaire du jeune Charles s'inscrit dans ce contexte de recherche d'enseignement confessionnel à l'étranger, qui caractérise une partie de la jeunesse aristocratique catholique de la fin du XIX^e siècle.

À l'issue de cette scolarité, il prépare et réussit le concours d'entrée à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr. Il est admis en octobre 1895, à l'âge de 19 ans, et intègre la 80^e promotion, baptisée « *Promotion de Tananarive* » en référence à l'expédition française à Madagascar. Sa scolarité saint-cyrienne se déroule entre 1895 et 1897. Le 31 août 1895, il est inscrit comme élève officier à Versailles.

Charles de Rose sort de Saint-Cyr en 1897 et choisit la cavalerie, conformément à la tradition familiale. Le 1^{er} août 1897, il est nommé sous-lieutenant et affecté au 5^e régiment de dragons, avant d'être muté au 9^e régiment de dragons, en garnison à Lunéville, en Meurthe-et-Moselle. Il y devient la sixième génération de sa famille à servir comme officier dans cette arme. Il est promu lieutenant le 1^{er} août 1899. Lunéville, ville de garnison de l'Est de la France, abrite alors plusieurs régiments de cavalerie. Le service y est marqué par les exercices équestres, les manœuvres en terrain libre et la routine des troupes montées d'avant 1914. À cette époque, l'aéronautique militaire n'existe pas encore en tant que telle ; les premières expérimentations

ne commenceront que vers 1909. Rien, dans le quotidien d'un officier de dragons à Lunéville à la fin du XIX^e siècle, ne laisse présager une vocation aéronautique.

Cette période coïncide avec la montée des tensions entre l'État français et l'Église catholique, qui s'accroissent avec la politique anticléricale conduite à partir de 1899 par Waldeck-Rousseau, puis Émile Combes. Officier catholique pratiquant, Charles de Rose appartient à une fraction de l'armée pour laquelle la fidélité à l'institution militaire et la fidélité à l'Église posent désormais des choix difficiles. La loi du 9 décembre 1905 sur la séparation des Églises et de l'État, et surtout le décret d'application du 29 décembre 1905, vont placer plusieurs officiers, dont lui, en situation de conflit ouvert avec le commandement.

La crise des Inventaires et la découverte de l'aviation (1906-1914)

La loi de séparation organise le transfert de propriété des biens culturels vers les associations cultuelles, ce qui suppose un inventaire préalable des biens d'église. À partir du début de l'année 1906, des troupes sont envoyées dans plusieurs villages pour ouvrir, parfois de force, les portes des édifices religieux où des paroissiens et des prêtres se sont retranchés en signe de protestation. Ces opérations, connues sous le nom de « *crise des Inventaires* », provoquent des incidents dans plusieurs régions, notamment dans l'Ouest, le Massif central et la Lorraine. En mars 1906, le 9^e dragons de Lunéville est requis pour participer à ces opérations. Selon les sources, l'unité du lieutenant de Rose reçoit l'ordre d'investir l'église d'Haussonville, en Meurthe-et-Moselle. Catholique convaincu, il refuse de prêter la main à l'expulsion d'un prêtre et au forçage de la porte. Ce refus n'est pas un acte isolé dans l'armée française de l'époque : plusieurs officiers, généralement issus de milieux catholiques, sont sanctionnés pour des actes comparables au cours du printemps 1906.

Le refus d'obéissance de Charles de Rose le conduit aux arrêts de rigueur, puis devant le tribunal militaire. Selon la fiche établie par le Service historique de la Défense et publiée par Chemins de Mémoire, le conseil de guerre prononce son acquittement ; cependant, la sanction administrative tombe : trois années de non-activité, à compter du 20 avril 1906. La carrière militaire qui s'annonçait classique connaît ainsi un coup d'arrêt brutal. Pour un officier de 29 ans, marié quelques mois plus tard, cette mise à l'écart représente une rupture professionnelle profonde.

Le 10 novembre 1906, à Fontainebleau, il épouse Madeleine Tavernier (1886-1981), fille du peintre Paul Tavernier. Le couple s'installe à Fontainebleau et aura quatre enfants. Privé de solde et de fonctions militaires, Charles de Rose se tourne vers l'industrie automobile naissante. Il trouve un emploi dans la société Brillié, l'une des entreprises actives dans la construction de moteurs et de véhicules à explosion à cette époque. Eugène Brillié, ingénieur sorti de l'École centrale, avait fondé la Société des Moteurs Gobron-Brillié en 1898 avant de rejoindre Schneider en 1903 ; les sociétés portant son nom étaient alors engagées dans la mise au point de moteurs automobiles et, à partir de 1906, dans la construction d'autobus pour la ville de Paris. Cette parenthèse industrielle, qui dure de 1906 à 1909, joue un rôle déterminant

dans la formation technique de Charles de Rose. Il y acquiert une connaissance pratique des moteurs à explosion, des problèmes d'allumage, de carburation et de transmission. Cette expérience, peu commune chez un officier de cavalerie, lui donnera, lorsqu'il découvrira l'aviation, une compréhension immédiate des contraintes mécaniques propres aux aéronefs.

La période de non-activité prend fin officiellement en mars 1909. Charles de Rose est réintégré dans l'armée et affecté, comme lieutenant, au 19^e régiment de dragons en garnison à Carcassonne. Cette période coïncide avec un tournant majeur dans l'histoire militaire française : l'État commence à s'intéresser de manière institutionnelle aux applications militaires de l'aéroplane. Le 22 octobre 1910 est créée l'Inspection permanente de l'aéronautique militaire, placée sous la tutelle du général Roques. C'est dans ce cadre que les premières formations de pilotes militaires sont mises sur pied. Dès la fin de l'année 1909, et plus officiellement à partir de 1910, Charles de Rose se porte volontaire pour suivre une formation de pilote. Il est détaché à l'école d'aviation de Pau, alors gérée par Louis Blériot et qui constitue, avec celle d'Étampes, l'un des principaux centres de formation aéronautique français. Le terrain de Pau accueille des élèves civils et militaires venus se former sur les monoplans Blériot.

Le 23 novembre 1910, il obtient le brevet civil n° 330 délivré par l'Aéro-Club de France. Quelques semaines plus tard, le 7 février 1911, le ministère de la Guerre lui décerne, au terrain de Pau, le tout premier brevet de pilote militaire français. Ce brevet n° 1, créé pour distinguer formellement les pilotes formés à des fins militaires, fera de lui une référence dans la constitution de l'Aéronautique militaire naissante. Au printemps 1911, il est officiellement rattaché à l'établissement aéronautique militaire de Vincennes, qui fait office de centre d'expérimentation. Le 21 août 1911, il est versé administrativement au 1^{er} régiment du génie, en raison du rattachement de l'aéronautique à cette arme à l'origine. Le 14 octobre 1911, le jour de ses trente-cinq ans, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Le 27 mai 1911, il accomplit un raid aérien remarqué : décollant du champ d'aviation de Vincennes vers 3 h 30 du matin, à bord d'un monoplan Blériot, il rejoint Lunéville après une escale d'une vingtaine de minutes à Châlons-sur-Marne pour ravitaillement en essence et en huile, et se pose sur le champ de manœuvres de Lunéville à 10 h 10. Le voyage, effectué à des altitudes comprises entre 500 et 1 200 m, se termine par un atterrissage difficile : le vent endommage une roue et l'hélice de l'appareil. Cet exploit, relayé par la presse, est l'un des premiers raids militaires effectués entre Paris et la Lorraine, sur un trajet d'environ 350 km en ligne directe. Au cours de cette période, Charles de Rose réalise d'autres expérimentations. **En août 1911, il effectue le premier réglage de tir d'artillerie depuis un aéroplane**, dans le cadre des manœuvres conduites avec le colonel Jean-Baptiste Eugène Estienne, alors officier d'artillerie engagé dans la promotion de l'aviation comme outil de réglage des tirs. Estienne, qui deviendra plus tard le théoricien et l'organisateur de l'arme blindée française, est l'un des rares officiers supérieurs à percevoir, dès cette époque, le potentiel de l'aéronef pour l'observation tactique.

L'année 1912 est marquée par sa promotion au grade de capitaine, le 24 juin, et par la rencontre avec Roland Garros. Cette rencontre intervient dans un contexte précis : à la mi-juin 1912, Garros remporte le grand prix de l'Aéro-Club de France et offre son appareil, un Blériot XI, à l'armée. Les deux hommes, dont les noms sont aujourd'hui associés à la naissance de la

chasse française, vont collaborer pendant plusieurs années sur la question centrale de l'armement des aéronefs. Ensemble, ils travaillent sur le problème encore non résolu de la synchronisation du tir de la mitrailleuse avec la rotation de l'hélice, qui empêche, à l'époque, d'installer une arme tirant vers l'avant sur un monoplace à hélice tractive.

À l'aube de la Première Guerre mondiale, les avions militaires français sont essentiellement conçus pour la reconnaissance et le réglage de tirs d'artillerie. L'idée d'un combat aérien armé reste marginale : la note du général Roques de 1910 et les premières instructions sur l'emploi de l'aéronautique militaire de 1912 envisagent l'aéroplane principalement comme un outil d'observation. Plusieurs officiers, dont Charles de Rose, contestent cette conception purement défensive et plaident pour l'armement systématique des appareils. Dès 1912, le capitaine de Rose préconise l'installation d'armes à bord. Le problème technique est connu : sur un appareil à hélice avant – la formule la plus performante en termes d'aérodynamique –, une mitrailleuse fixe placée devant le pilote risque de hacher l'hélice. Différentes solutions sont explorées : tir oblique, mitrailleuses sur tourelle arrière manipulées par un observateur, mitrailleuses tirant au-dessus du plan supérieur sur les biplans, ou encore tir à travers l'arc de l'hélice avec un système qui synchroniserait la cadence de tir avec la rotation des pales.

Selon des notes diffusées sur le forum spécialisé Pages 14-18 et reprises par plusieurs ouvrages, c'est dès 1914 que de Rose et Garros mettent au point un dispositif de pare-balles sur les pales de l'hélice : des plaques d'acier triangulaires, fixées sur les pales aux points exposés, dévient les balles qui ne passent pas exactement entre les pales. Le système, rustique mais opérationnel, sera utilisé par Garros au printemps 1915 pour ses premières victoires aériennes. Il présente toutefois des inconvénients sérieux : les impacts répétés altèrent l'équilibre et le rendement de l'hélice, et réduisent la vitesse de l'appareil. Charles de Rose, soucieux d'efficacité durable, encouragera plus tard le sergent mécanicien Alkan, ingénieur mobilisé à la MS 12, à mettre au point un véritable dispositif de tir synchronisé, qu'Alkan parviendra à finaliser au début de l'année 1916. À la veille de la guerre, Charles de Rose est capitaine, breveté militaire n° 1, expérimenté en réglage de tir, en raids longue distance, en collaboration avec les principaux constructeurs (Blériot, Morane-Saulnier, Voisin). L'aéronautique militaire française dispose à l'été 1914 de 134 appareils en ligne, répartis en escadrilles dont les missions sont en cours de définition.

La guerre et la naissance de la chasse française (1914-1915)

La mobilisation générale est décrétée le 2 août 1914. La 5^e armée, commandée par le général Lanrezac, est déployée dans les Ardennes face au massif ardennais ; elle constitue, avec le corps expéditionnaire britannique, l'aile gauche du dispositif allié. Charles de Rose est affecté à l'état-major aéronautique de la 5^e armée. Il prend le commandement de l'escadrille N 12, l'une des premières unités d'observation alors équipée de Nieuport biplaces. Le mois d'août 1914 voit la 5^e armée engagée dans la bataille de Charleroi et la retraite qui suit. Le 3 septembre, le général Lanrezac est limogé par Joffre et remplacé par le général Louis Franchet d'Espèrey, l'un des rares commandants supérieurs français à percevoir l'utilité opérationnelle de

Il y a 110 ans, le 11 mai 1916, mort accidentelle du commandant de Rose, créateur de l'aviation de chasse.

l'aviation. Cette nomination favorise l'évolution future des escadrilles d'observation vers des missions plus offensives, sous l'impulsion de Charles de Rose.

Le 5 octobre 1914, au-dessus de Jonchery-sur-Vesle, dans la Marne, où s'établit le quartier général de la 5^e armée, l'équipage français formé par le sergent Joseph Frantz et le mécanicien Louis Quenault, à bord d'un Voisin de l'escadrille V 24, abat un biplan allemand piloté par Wilhelm Schlichting et Fritz von Zangen. Cet engagement, qui se déroule sous les yeux de centaines de soldats français, est considéré comme la première victoire aérienne homologuée de l'histoire militaire. La presse de l'époque, et notamment *L'illustration*, lui donne un large écho. Pour Charles de Rose, ce combat constitue une confirmation : l'idée que l'aéroplane peut être employé à abattre un autre aéroplane n'est plus une simple hypothèse théorique. Selon les éléments rassemblés par la commune de Jonchery-sur-Vesle à l'occasion du centenaire de l'événement, cet épisode pèse dans l'évolution des conceptions du général en chef.

Il y a 110 ans, le 11 mai 1916, mort accidentelle du commandant de Rose, créateur de l'aviation de chasse.



Joseph-Édouard Barès (1872-1954).

Le 10 novembre 1914, Joffre signe une note d'organisation qui, pour la première fois, distingue formellement trois spécialités : la reconnaissance et le réglage de tir d'artillerie pour les escadrilles de corps d'armée, la reconnaissance lointaine et le bombardement pour les escadrilles d'armée, et la chasse pour les unités dotées d'appareils armés. Le commandant Édouard Barès, nommé directeur du Service aéronautique au Grand Quartier Général dès le 25 septembre 1914, joue un rôle central dans la rédaction de cette doctrine. Le 22 novembre 1914, Charles de Rose est promu chef d'escadrons et confirmé dans ses fonctions de commandant de l'aéronautique de la 5^e armée, laquelle, sous Franchet d'Espèrey, occupe alors un secteur centré autour de Jonchery-sur-Vesle, à proximité de Reims. C'est dans cette ville que de Rose va consacrer l'essentiel de son temps aux mois qui suivent.

Charles de Rose, observant l'évolution des combats, est convaincu qu'il faut spécialiser une escadrille dans la mission unique d'attaquer et d'abattre les avions ennemis. Cette idée se heurte à plusieurs résistances : le principe d'escadrilles polyvalentes, capables de remplir alternativement des missions de reconnaissance et de protection, est encore largement dominant. Une partie du commandement, dont une fraction de l'aéronautique militaire, doute de l'utilité d'unités de chasse dédiées. Fort du soutien du général Franchet d'Espèrey, qui partage sa lecture, Charles de Rose obtient l'autorisation de réorganiser l'escadrille MS 12 – codée d'après les avions Morane-Saulnier qui l'équipent – comme une unité dédiée au combat aérien. La MS 12, qui dépendait jusque-là de missions d'observation, voit ses pilotes et observateurs sélectionnés en fonction de leur aptitude à la chasse aérienne. 9 des 12 pilotes et observateurs initialement affectés à la nouvelle MS 12 sont, comme leur chef, issus de la cavalerie.

Le 1^{er} mars 1915, au quartier général de la 5^e armée, à Jonchery-sur-Vesle, Charles de Rose réunit les membres de la nouvelle MS 12. Les sources concordent sur la portée de cette réunion : les pilotes y reçoivent l'explication détaillée de leur mission. L'orientation tactique fixée par le commandant de Rose tient en quelques principes : attaquer par surprise, en exploitant la haute altitude pour fondre sur l'adversaire ; utiliser les nuages et le contre-jour pour s'approcher sans être vu ; ouvrir le feu à courte distance, à 10 m environ. Faute d'armement intégré performant, les observateurs tirent depuis l'arrière au mousqueton de cavalerie pendant que le pilote conduit l'appareil au plus près de l'ennemi. La MS 12 est équipée de 6 Morane-Saulnier L biplaces, alors parmi les avions les plus rapides en service dans l'armée française, capables d'atteindre environ 125 km/h. **La date du 1^{er} mars 1915 est aujourd'hui considérée comme l'acte de naissance officielle de l'aviation de chasse française** : il s'agit en effet de la première escadrille spécifiquement organisée et entraînée pour rechercher et abattre les avions adverses.

Un mois après la création de la MS 12, le 1^{er} avril 1915, l'unité revendique sa première victoire aérienne. Le sergent Jean Navarre, qui deviendra l'un des « as » les plus célèbres de la guerre, et son observateur sont à l'origine de ce succès. À la fin de l'été 1915, la MS 12 totalise 4 avions allemands abattus. Ces résultats, qualifiés de modestes par certains observateurs, ont pourtant un poids stratégique : ils démontrent en pratique la viabilité de la chasse aérienne et lèvent une partie des résistances internes au commandement français.

Le 26 mai 1915, Charles de Rose quitte provisoirement Jonchery-sur-Vesle pour prendre, jusqu'au 3 juin, le commandement de l'aviation de la 10^e armée du général d'Urbal lors des offensives d'Artois. Il y commande quatre escadrilles de chasse et de bombardement. Cette mission, brève mais à plus large échelle, lui permet de tester ses principes tactiques sur un secteur plus actif. Selon des chroniques publiées sur le site de la commune de Jonchery-sur-Vesle, l'expérience d'Artois élargit son champ d'expérimentation. Le 13 juillet 1915, Charles de Rose est élevé à la dignité d'officier de la Légion d'honneur, en reconnaissance de son rôle dans le développement de l'aviation de chasse. Il est par ailleurs titulaire de la Croix de guerre.

Le second semestre 1915 voit l'apparition d'un facteur technique nouveau qui bouleverse l'équilibre aérien : le « fléau Fokker ». À partir de l'été 1915, l'aviation allemande introduit le monoplane Fokker E.III, équipé d'une mitrailleuse synchronisée tirant à travers le cercle de

l'hélice. Le système Fokker, mis au point à partir d'un appareil de Garros capturé le 18 avril 1915, donne aux pilotes allemands un avantage technique décisif. L'Aéronautique militaire française subit alors des pertes croissantes, en particulier sur les avions de reconnaissance et de bombardement. Le commandant de Rose encourage Alkan, sergent mécanicien à la MS 12, à mettre au point un dispositif comparable. Selon les sources convergentes, Alkan parvient à finaliser un système français de tir synchronisé au début de l'année 1916, qui équipera les Nieuport. Parallèlement, l'industrie française développe le Nieuport XI. Conçu à l'origine en 1914 par Gustave Delage pour la coupe Gordon-Bennett, ce monoplace, livré aux escadrilles à l'automne 1915, présente une grande maniabilité grâce à sa configuration sesquiplane (l'aile inférieure est plus courte que l'aile supérieure.) Il devient rapidement, malgré son armement encore non synchronisé en 1915-1916, l'un des principaux chasseurs alliés.



22 mai 1916. De gauche à droite : Yves Le Prieur (de dos), de Beauchamp, de Gennes, de Boutigny, Nungesser, Barrault, Chapus, Reservat, Guiguet.

Verdun et le Groupement de combat (février-avril 1916)

Le 21 février 1916, l'armée allemande déclenche l'offensive sur Verdun. La supériorité aérienne allemande est, dans les premiers jours, presque totale : plus de 270 appareils allemands sont engagés contre 70 avions français de la région fortifiée. Les aérodromes français sont pilonnés par l'artillerie lourde, l'observation aérienne est paralysée et le réglage de tir de l'artillerie devient impossible. La maîtrise du ciel passe entre les mains allemandes, ce qui prive l'état-major français des renseignements indispensables à la conduite de la défense.

Le général Philippe Pétain est nommé le 25 février 1916 commandant de la II^e armée, à la tête de la défense de Verdun. Il considère que la reconquête du ciel est la condition préalable à toute action efficace au sol : sans observation aérienne, l'artillerie tire à l'aveugle, et sans contre-batterie, les troupes au sol sont exposées sans protection.

Sur les conseils du commandant Édouard Barès, directeur du Service aéronautique au Grand Quartier Général, Pétain confie le 28 février 1916 commandement de toute l'aviation de Verdun au commandant de Rose. Pétain laisse à Charles de Rose une liberté d'action inhabituelle pour l'époque, et l'apostrophe par cette phrase devenue célèbre : « **De Rose, balayez-moi le ciel ! Je suis aveugle ! Si nous sommes chassés du ciel, c'est simple, Verdun sera perdu.** »

À la fin de février 1916, Charles de Rose est envoyé à Bar-le-Duc, qui devient le centre nerveux de l'aviation française à Verdun, à proximité de la fameuse « *Voie sacrée* ». Il convoque une soixantaine de pilotes de chasse parmi les plus éprouvés du front français. Pour la première fois, on prélève sur l'ensemble du dispositif aérien français les meilleurs pilotes pour les concentrer sur un secteur unique. Cette concentration, qui anticipe la notion moderne de masse aérienne, soulève des protestations dans certaines unités d'origine, qui se voient privées de leurs éléments les plus expérimentés. Parmi les noms des pilotes rassemblés figurent Jean Navarre (la « *sentinelle de Verdun* »), Georges Guynemer, Charles Nungesser (le « *Hussard de la mors* »), Antonin Brocard, Roland Garros, Alfred Heurtaux, René Dorme, Jean Chaput, André Chainat, Albert Deullin, Georges Pelletier d'Oisy, Auguste Le Révérend, Maxime Lenoir, Raoul Lufbery. Plusieurs d'entre eux deviendront les figures emblématiques de l'arme aérienne française.

La doctrine que Charles de Rose impose à Verdun rompt avec les pratiques antérieures. Avant 1916, la chasse aérienne s'apparentait à un combat individuel, où chaque pilote partait à l'affût d'un adversaire et tentait des duels. Cette approche, qui faisait la réputation des « *as* », présente plusieurs limites : elle laisse des plages temporelles sans couverture, expose les pilotes isolés aux groupes ennemis et empêche l'effet de saturation. Charles de Rose interdit à ses pilotes les engagements solitaires et impose une organisation par patrouilles. Les vols se font initialement par groupes de 3, puis de 6, de 9 et, dans les engagements de plus grande ampleur, jusqu'à 25 appareils en formation, avec les « *as* » placés au-dessus pour intervenir en cas d'engagement. Ce principe, théorisé puis enseigné, marque une mutation essentielle : la chasse devient une opération collective, soumise à une discipline de vol et à des règles de communication précises.

Pour interdire à l'aviation allemande d'emprunter le ciel français, Charles de Rose instaure des patrouilles tournantes : des équipages se relaient toutes les trois heures pour assurer une présence continue dans l'air. Cette organisation impose une coordination logistique fine – entretien des appareils, ravitaillement en carburant et en munitions, gestion des pilotes – et une discipline opérationnelle nouvelle pour des unités jusque-là habituées à des sorties ponctuelles. Charles de Rose améliore également la coordination entre l'aviation et les armes au sol. Il aligne les frontières des secteurs aériens sur celles des corps d'armée terrestres, ce qui simplifie les liaisons et la transmission de renseignements. Il introduit l'usage des « *fusées-torpilles* » incendiaires Le Prieur montées sur les haubans des biplans – et de balles

Il y a 110 ans, le 11 mai 1916, mort accidentelle du commandant de Rose, créateur de l'aviation de chasse.

incendiaires pour abattre les ballons d'observation allemands, dont le rôle dans le réglage des tirs d'artillerie est crucial. Pour les communications en vol, en l'absence de radio embarquée fiable, il généralise l'usage des signaux par battement d'ailes : le chef de patrouille peut signaler une décision tactique en agitant ses ailes, manœuvre visible par les autres pilotes. Cette technique, simple, se révèle efficace dans des formations qui doivent évoluer en silence relatif.



Le pilote américain Norman Prince (escadrille La Fayette) examinant des fusées Le Prieur.

La doctrine de Rose comporte une dimension offensive : il autorise et encourage ses pilotes à patrouiller loin au-dessus des lignes ennemies, jusque dans la profondeur du dispositif allemand. Cette extension géographique réduit la présence visible des avions français au-dessus des tranchées amies, ce qui suscite des protestations des troupes au sol, qui se sentent vulnérables aux observations et bombardements ennemis. Charles de Rose est contraint, à la demande du commandement, de réintroduire des patrouilles régulières au-dessus des positions amies, sans renoncer à sa stratégie offensive en profondeur.

Les effets de la doctrine se font sentir en quelques semaines. Selon les chroniques publiées en 1919 dans les Archives de la Grande Guerre, en 10 jours environ, le groupement de combat improvisé de Bar-le-Duc fait « *une véritable hécatombe d'ennemis* ». Jean Navarre, à lui seul, revendique une vingtaine de victoires durant la période. Le terme d'« *as* », appliqué d'abord aux pilotes ayant abattu 5 appareils ennemis, prend alors une consonance médiatique nouvelle : les communiqués officiels en propagent les noms et l'opinion publique française découvre, par cette voie, des héros individuels au milieu d'une guerre dominée par les bouchers anonymes des tranchées. Sur le plan militaire, les résultats sont concrets.

À la mi-avril 1916, les Français ont rétabli l'équilibre dans le ciel de Verdun. Les bombardements de l'artillerie allemande perdent en précision, faute d'observation aérienne efficace. À l'inverse, l'aviation française d'observation peut reprendre ses missions de réglage de tir, et les bombardiers commencent à attaquer les arrières allemands. Cette campagne aérienne au-dessus de Verdun préfigure l'organisation de la guerre aérienne pour les décennies suivantes. À la fin de mars 1916, plusieurs des escadrilles concentrées à Bar-le-Duc sont retirées pour appuyer d'autres secteurs du front. Charles de Rose est lui-même affecté à des missions parallèles. Le capitaine Auguste Le Révérend, son adjoint, prend progressivement le relais dans le secteur de Verdun, et restaure une nouvelle fois la supériorité aérienne en mai 1916, après une réapparition des appareils allemands.

La mort accidentelle à Villemontoire

Au printemps 1916, le succès remporté à Verdun place Charles de Rose au premier plan de l'aéronautique française. Selon les sources, il reçoit en avril 1916 l'ordre de remplacer Joseph Barès au poste de directeur du Service aéronautique du Grand Quartier Général, fonction stratégique qui le ferait passer du commandement opérationnel à la direction d'ensemble de l'arme aérienne française. Il n'occupera jamais ce poste.

Le 11 mai 1916, Charles de Rose se trouve en tournée d'inspection sur le terrain de Villemontoire, dans l'Aisne, au sud de Soissons. La circonstance est précise : le général Paul-François Grossetti, qui a commandé le 16^e corps d'armée et acquis sa notoriété lors des combats de Mondement pendant la bataille de la Marne, est de passage à la 5^e armée. Charles de Rose décide d'effectuer une démonstration de vol à son intention, à bord d'un Nieuport — selon les sources généalogiques de l'époque, un Nieuport « *13 mètres* », appellation correspondant au Nieuport XI. Les circonstances précises de l'accident ont été décrites par plusieurs témoins et reprises dans les biographies postérieures. Après le décollage, le pilote prend de l'altitude. À une cinquantaine de mètres, conformément à une pratique alors fréquente chez les aviateurs « *de la vieille école* », il coupe son moteur pour effectuer un virage sur l'aile à un régime réduit. Le moteur, qui devait redémarrer après le virage, ne reprend pas. Privé de propulsion, l'avion, encore trop bas pour qu'une reprise en plané soit possible, s'écrase. Charles de Rose est tué sur le coup. Il avait 39 ans.

Les obsèques se tiennent le 13 mai 1916 à Jonchery-sur-Vesle, où le quartier général de la 5^e armée est toujours établi. La cérémonie rassemble l'état-major de la 5^e armée, les pilotes, le clergé local et la population. Charles de Rose est inhumé au cimetière communal de Jonchery-

Il y a 110 ans, le 11 mai 1916, mort accidentelle du commandant de Rose, créateur de l'aviation de chasse.

sur-Vesle.

Son successeur à la tête de l'aéronautique de la 5^e armée n'est désigné que plusieurs mois plus tard : le capitaine Louis Morisson est promu commandant le 14 août 1916 et nommé à la tête de l'aviation de la 5^e armée. Le 16 octobre 1916, suivant la doctrine que Charles de Rose avait imposée à Verdun, l'Aéronautique militaire crée formellement les premiers Groupes de Combat (GC), constitués de plusieurs escadrilles de chasse réunies sous un commandement unique. Le GC 12, formé dès le 6 avril 1916 sous le commandement du capitaine Antonin Brocard, deviendra le célèbre groupe des « *Cigognes* ». Les GC 11, dirigé par le capitaine Le Révérend, ancien adjoint du commandant de Rose, et GC 13 du capitaine Fécamp, sont officiellement constitués en novembre 1916.

Le Groupement de combat de Verdun, mis en place fin février 1916, est la première grande unité aérienne autonome dans l'histoire de l'armée française. Il constitue la matrice des Groupes de Combat formés à l'automne 1916, et plus largement, des grandes unités aériennes des armées modernes. La doctrine de la masse aérienne, du combat de groupe et de la patrouille tournante préfigure les conceptions tactiques de la chasse pendant la Seconde Guerre mondiale et au-delà. Les principes posés en 1916 sont demeurés valables, dans leurs grandes lignes, jusqu'aux opérations aériennes des années 1939-1945. L'articulation entre l'aviation de chasse et les autres composantes - reconnaissance, bombardement, observation, coopération avec l'artillerie - pose les bases de la « *bataille aérienne* » comme phase préalable à toute offensive terrestre, conception qui deviendra la doctrine standard des grandes batailles aériennes du XX^e siècle.

