

REVUE  
HISTORIQUE  
DES  
ARMÉES

## Revue historique des armées

245 | 2006  
Les sorties de guerre

---

### Le commandant de Rose Un précurseur de l'aviation de chasse

Thérèse Krempp

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/5532>  
ISBN : 978-2-8218-0502-6  
ISSN : 1965-0779

#### Éditeur

Service historique de la Défense

#### Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2006  
Pagination : 82-94  
ISSN : 0035-3299

#### Référence électronique

Thérèse Krempp, « Le commandant de Rose », *Revue historique des armées* [En ligne], 245 | 2006, mis en ligne le 17 novembre 2008, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/5532>

---

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© Revue historique des armées

---

# Le commandant de Rose

Un précurseur de l'aviation de chasse

Thérèse Krempp

---

- 1 Verdun 1916 : on connaît le rôle primordial joué par le commandant Charles de Rose <sup>1</sup> lors de cette bataille, première bataille aérienne de l'histoire de l'aéronautique. C'est lui qui réorganisa complètement l'aviation de chasse dans le secteur de la RFV <sup>2</sup> et lui donna ses lettres de noblesse. Nommé, le 28 février 1916, commandant de l'aéronautique de l'armée de Verdun, de Rose, non seulement redonna à la France la supériorité aérienne, mais il fit de l'aviation de combat une spécialisation officiellement reconnue par tous en créant un groupement de chasse autonome et en instaurant la première doctrine d'emploi de la chasse. Cette arme nouvelle née à Verdun ne fut pas seulement le résultat de circonstances particulièrement dramatiques, elle fut aussi le fruit d'un long combat en faveur de l'aviation de chasse, combat qui avait débuté bien avant la guerre. Charles de Rose fut de ceux qui, dès 1911, cherchèrent le moyen d'armer les avions et réalisèrent dans ce but de nombreuses expériences. L'année 1915 lui donna l'occasion de créer et d'organiser la première escadrille de chasse de l'histoire de l'aviation. Enfin, la bataille de Verdun le poussa à élaborer la première doctrine d'utilisation de l'aviation de combat. Il est intéressant de voir comment l'aviation de chasse s'imposa progressivement à l'état-major entre 1914 et 1916, jusqu'à la bataille de Verdun où elle fut reconnue non seulement en tant que spécialité à part entière mais aussi en tant que structure indispensable <sup>3</sup>.
- 2 Né le 15 octobre 1876, Charles de Tricornot de Rose – plus communément appelé Charles de Rose – était à l'origine, comme de nombreux aviateurs, officier de cavalerie. Il entra dans le service aéronautique de l'armée dès sa création en 1910. Le général Brun, ministre de la Guerre, avait décidé d'organiser ce service à l'issue de la « Grande semaine d'aviation de Reims » <sup>4</sup> où il acheta cinq avions. Par un décret daté du 22 octobre 1910, le général Roques, ancien directeur du génie, fut nommé inspecteur permanent de l'aéronautique militaire. Il était chargé d'étudier les possibilités d'une application éventuelle de l'aviation aux besoins de l'armée <sup>5</sup>. Il supervisa ainsi les expériences réalisées par les deux armes qui s'intéressaient le plus à l'aviation : l'artillerie et le génie.

- 3 Pour développer son nouveau service aéronautique, le général Roques se vit dans l'obligation de recruter des officiers de toutes armes. Dès le mois d'octobre, une note réclamant des candidats, circula au sein de chaque unité<sup>6</sup>. Charles de Rose se porta immédiatement volontaire et fut détaché à l'École d'aviation Blériot à Pau<sup>7</sup>. Selon son instructeur Ferdinand Collin, de Rose « *expédia son apprentissage à une allure record* »<sup>8</sup> et le 12 décembre 1910, il obtint le brevet de l'Aéro-Club pour lequel il dut effectuer trois circuits fermés de 5 km chacun, à des dates différentes et sans prendre contact une seule fois avec le sol.
- 4 Quelques officiers, dont le capitaine d'artillerie Bellenger qui travaillait depuis le début au développement de l'aviation militaire, pensaient que le brevet de l'Aéro-Club, brevet civil, ne suffisait pas aux officiers pilotes. Ils souhaitaient mettre en place un brevet spécifiquement militaire, plus difficile que celui de l'Aéro-Club, qui aurait permis de déterminer les conditions de vol en temps de guerre. Le capitaine Bellenger décida de se rendre à Pau au début du mois de février afin de voir si les officiers effectuant là-bas leur apprentissage étaient capables de passer ces nouvelles épreuves<sup>9</sup>. Le lieutenant de Rose fut le premier à effectuer les trois vols de 100 km aller-retour et sans escale, requis par le brevet. Il obtint ainsi le brevet de pilote militaire n° 1.
- 5 Dans le courant des mois de février et mars, Charles de Rose, en compagnie de Bellenger et d'autres officiers aviateurs, réalisa de nombreux raids en avion dans la région de Pau. Fin mars, comme de Rose et Bellenger devaient rentrer à Paris, ils décidèrent de tenter le voyage en aéroplane. Accompagnés du lieutenant de Malherbe, les deux hommes quittèrent le terrain de Pau le 31 mars à 7 heures du matin. Après une escale à Libourne et une autre à Châteauroux, où de Malherbe fut obligé de s'arrêter en raison d'une panne de moteur, de Rose et Bellenger arrivèrent sur le terrain d'aviation de Vincennes vers 14 heures 30. Ces derniers avaient parcouru environ 625 km tout en se maintenant à une hauteur variant entre 400 et 600 m. Cette expédition eut un écho considérable dans la presse et dans l'opinion publique<sup>10</sup>. Ce raid réalisé par un groupe d'officiers pilotes, voyageant de concert vers un but défini, impressionna beaucoup les militaires car il prouvait que l'aéroplane, bien utilisé, pouvait être une aide précieuse en cas de conflit.

## Genèse de l'avion de combat

- 6 Charles de Rose, après ce voyage, prit conscience que l'aviation n'était pas seulement un loisir, aussi passionnant fut-il, mais que l'aéroplane pouvait devenir un formidable outil de guerre. Voyant son intérêt grandissant pour l'aviation, Bellenger lui proposa de travailler avec lui à l'Établissement militaire de Vincennes. Pendant son séjour à Pau, il avait pu constater qu'il possédait toutes les qualités nécessaires à un bon pilote d'essai : connaissance de la mécanique et des moteurs, habileté de pilotage, présence d'esprit et rapidité de décision. De Rose accepta avec enthousiasme la proposition et le 1<sup>er</sup> mai 1911, il fut officiellement rattaché à l'Établissement militaire de Vincennes<sup>11</sup>, dirigé par le commandant Estienne. Ce service d'aviation avait été créé par la direction de l'artillerie le 10 novembre 1909. Son but était double : « *apprendre à de jeunes officiers de toutes armes la conduite des aéroplanes, en étudier les détails et la construction ; installer un laboratoire d'études où l'on cherchera les métaux et les matières dont l'utilisation sera la meilleure pour la construction des appareils. L'étude des hélices et des moteurs occupera une place importante* »<sup>12</sup>.

- 7 Autrement dit, l'objectif était d'adapter les avions aux besoins militaires, notamment en cas de guerre.
- 8 À la demande d'Estienne, de Rose commença tout d'abord à étudier les réglages de tirs d'artillerie et effectua un certain nombre d'observations en août 1911 au camp de Châlons. Il participa par ailleurs aux grandes manœuvres de cavalerie en septembre 1911, manœuvres grâce auxquelles il put expérimenter toutes les possibilités de l'avion en matière de reconnaissance.
- 9 Dès 1911, Charles de Rose songea à armer les avions en vue d'éventuels combats aériens. Pour lui, il était évident que les pilotes n'auraient pas à se limiter aux missions de reconnaissances et aux réglages de tirs et qu'ils seraient inévitablement amenés à combattre les avions ennemis. Le capitaine Bellenger partageait cette opinion. Tous les deux, vivement encouragés par Estienne, effectuèrent des expériences en ce sens. Mais l'idée d'une aviation de combat était loin de faire l'unanimité. Ces essais rencontrèrent une forte opposition, notamment au sein des états-majors. En effet, les officiers supérieurs craignaient que, si l'on armait les avions, les pilotes ne perdissent de vue leur mission de reconnaissance pour le plaisir de combattre l'adversaire. Par ailleurs, le premier essai effectué par Bellenger fut un échec. Il avait été réalisé avec la collaboration de Blériot. Celui-ci avait installé sur un avion un canon-revolver de 37 mm qui prolongeait l'axe de l'hélice. Mais les supports du moteur ne résistèrent pas au tir exécuté au sol et tout l'avion vibra dangereusement. Du coup, le colonel Estienne reçut du ministère l'ordre d'arrêter les essais. Cependant, Bellenger décida de tenter, en dehors de tout établissement militaire, une série d'essais en l'air. Il constata alors que les vibrations disparaissaient totalement et qu'il était même plus facile de viser en vol qu'au sol. Bellenger et de Rose établirent un rapport qu'ils envoyèrent au ministère mais cette démarche resta sans suite <sup>13</sup>.
- 10 Après ces expériences, Bellenger dut renoncer aux essais. De Rose décida de continuer seul à s'occuper de la question de l'armement. Il effectua des essais à Vincennes pour étudier la possibilité du tir latéral. La première série d'expériences se fit au tunnel <sup>14</sup>. L'arme était disposée de manière à tirer transversalement dans un courant d'air. Un dispositif permettait de photographier la balle et le mouvement de l'air rendu apparent par l'émission de filets de fumée. De Rose remarqua que le souffle qui frappait la balle lui donnait un commencement de mouvement à bascule mais que celui-ci s'amortissait rapidement. Il effectua par la suite un certain nombre d'expériences en vol, l'avion rasant le sol. Pour ce faire, il tirait perpendiculairement à l'axe de l'avion sur des panneaux échelonnés dans le sens du vol. Il constata, grâce à l'empreinte des balles, que celles-ci se présentaient souvent de travers et comprit que le tir ne pouvait être précis que lorsque la ligne de tir coïncidait avec la direction du vol. Il essaya alors de placer l'arme dans l'axe de l'appareil. Avec ce système, c'était le pilote, et non plus l'observateur, qui devait tirer. De Rose ne pouvait pas utiliser des avions à hélice propulsive car ceux-ci étaient lents et lourds et ne correspondaient donc pas aux deux critères indispensables pour de bons avions de combat : vitesse et maniabilité. Il fut ainsi obligé de se servir d'avions à hélice tractive. Mais comment réaliser le tir ? Rapidement, il se rendit compte que le dispositif essayé précédemment avec le canon-revolver n'était pas réalisable car il ne permettait pas d'alimenter l'arme en vol ni d'évacuer les douilles vides. Il fallait par conséquent installer l'arme sur le fuselage, entre le pilote et l'hélice. Les balles devaient nécessairement traverser le plan de rotation de l'hélice dans l'intervalle entre le passage des pales. L'hélice tournait à environ 1 200 tours par minute. Il fallait donc compter

quarante passages de pale par seconde. Étant donné la faible distance entre l'axe de l'hélice et le tube de l'arme, les tirs auraient exigé une précision au centième de seconde. Lors des essais réalisés par de Rose, dix pour cent des balles frappèrent l'hélice. Ces essais furent réalisés au sol, ils n'étaient donc pas dangereux. Mais il aurait été impossible d'opérer en vol dans de telles conditions<sup>15</sup>. De Rose, aidé par Roland Garros, qui avait participé aux derniers essais à Vincennes, chercha alors une solution. Ils eurent tous deux l'idée de blinder l'hélice ou plus exactement de blinder les quelques centimètres susceptibles d'être frappés par les balles. Mais, pris de court, ils ne purent réaliser ce dispositif avant la mobilisation car l'Établissement de Vincennes fut dissous en septembre 1912.

- 11 Charles de Rose ne s'était pas contenté d'étudier tous les aspects techniques de l'armement des avions, il avait aussi réfléchi à une stratégie susceptible d'être utilisée lors des combats aériens. Il développa ses idées sur la question à l'occasion d'une conférence faite aux officiers de Lunéville le 13 mars 1912 : « *Les avions détruiront-ils les autres avions ? Cette question n'est pas encore au point. J'ai constaté pour mon compte que l'on voyait assez difficilement un avion volant plus bas que soi, surtout avec les couleurs sombres de nos toiles actuelles. On passera souvent inaperçu d'un avion voisin. J'estime donc que l'attaque d'un avion se fera d'un appareil plus rapide, venant par derrière et un peu en dessous.* »<sup>16</sup>
- 12 Ainsi de Rose, alors que les moyens techniques dont il disposait ne lui permettaient pas encore de mettre en place de façon concrète une aviation de combat, réfléchissait déjà à une tactique d'approche entre avions. Cette « prescience » de l'aviation de combat est quelque chose d'assez extraordinaire à une époque où la doctrine d'utilisation des avions n'en était encore qu'à ses premiers balbutiements et où les conditions de vol restaient encore très précaires.
- 13 En septembre 1913, le général Bernard, nouvel inspecteur permanent de l'aéronautique, demanda à de Rose de s'occuper des écoles de formation des pilotes et de la mise au point du règlement des manœuvres. Un peu plus tard, il devait le nommer membre de la commission chargée d'examiner les appareils et les moteurs.
- 14 On mesure ainsi combien de Rose était impliqué, avant même la déclaration de la guerre, dans le développement et la mise en place de l'aéronautique militaire naissante. Cependant, en août 1914, le rôle de l'aviation dans les combats restait encore à découvrir. En effet, les avions n'avaient été utilisés qu'à titre expérimental à l'occasion de quelques manœuvres. De plus, les appareils étaient très fragiles – les moteurs tombaient souvent en panne – et tributaires des conditions atmosphériques. Toutes ces raisons expliquent en partie les réticences d'un certain nombre d'officiers qui avaient du mal à prendre les aviateurs au sérieux et qui, surtout, ne voulaient pas entendre parler de ce combat aérien qu'ils considéraient comme une chimère<sup>17</sup>. Entre-temps, l'ingénieur Raymond Saulnier, aidé des frères Morane, avait pourtant réussi à synchroniser le mouvement de piston d'une mitrailleuse avec la rotation de l'arbre du moteur d'un avion et en mai 1914, il avait présenté un prototype à peu près au point au général Bernard, devenu directeur de l'aéronautique au ministère de la Guerre. Mais celui-ci ne s'intéressa pas au travail de Saulnier estimant que « *les avions n'ont pas besoin d'arme, du moment qu'ils sont simplement destinés à remplacer les ballons captifs trop difficiles à faire mouvoir du sol à cause des lignes télégraphiques* »<sup>18</sup>. Les frères Morane et Saulnier auraient peut-être continué leurs travaux si la guerre ne les avait privés de leurs ouvriers.

- 15 Charles de Rose, de son côté, restait convaincu que l'aviation serait amenée à rendre d'importants services à l'armée, et l'entrée en guerre ne l'empêcha pas de continuer ses expériences en matière d'armement. Le 5 novembre 1914, une fois le front stabilisé, il quitta pour quelques jours le service aéronautique de la 5<sup>e</sup> armée où il avait été affecté et rejoignit Roland Garros à Paris pour reprendre avec lui cette question de l'armement <sup>19</sup>. Malgré le grand intérêt qu'ils portaient au projet de Saulnier, ils n'avaient pas le temps, ni sans doute les connaissances techniques, pour orienter leurs recherches dans ce sens. Ils se contentèrent de reprendre leurs expériences d'avant-guerre. Ils continuèrent les essais sur cette lancée en choisissant comme avion un monoplacement monoplane Morane type G, muni d'un moteur Rhône 80 HP, qui permettait de faire du 140 km/h. Cet avion montait à 1 000 m en moins de trois minutes et à 2 000 m en sept minutes environ. En outre, il avait une autonomie de deux heures. Il s'agissait d'un appareil assez performant pour l'époque. De Rose et Garros utilisèrent un monoplacement car ce type d'avion était plus léger, et donc encore plus puissant et rapide. C'était, d'après le rapport de Garros, le seul appareil capable en novembre 1914 de « *rattraper rapidement les avions ennemis et (...) de leur imposer par une maniabilité supérieure, les manœuvres les plus propices à l'attaque* » <sup>20</sup>.
- 16 Les deux hommes se proposèrent d'armer l'appareil d'une mitrailleuse Hotchkiss légère, fixée au fuselage juste devant le pilote, à portée de sa main et tirant dans l'axe de marche de l'avion à travers l'hélice, celle-ci étant protégée par un blindage spécial, un pare-balles. Ce blindage était fait de déflecteurs d'acier montés sur chacune des pales de l'hélice au niveau de l'embouchure de l'arme. Ce système permettait de dévier vers l'extérieur les balles qui venaient frapper l'hélice.
- 17 De Rose et Garros réalisèrent un certain nombre d'expériences au sol mais celles-ci furent brusquement interrompues, un accident ayant causé la perte de l'avion. En effet, une des pièces qui retenait le pare-balles, fut arrachée sous l'action des balles ; l'hélice alors se brisa, endommageant du même coup l'appareil. Cependant, juste avant, de Rose et Garros avaient eu le temps de faire un certain nombre d'observations. Ils avaient constaté d'une part, que les balles perdues, celles qui frappaient le pare-balles, ne représentaient que dix pour cent des balles tirées. D'autre part, la mitrailleuse Hotchkiss était très simple à manipuler d'une seule main. Elle avait un chargeur de trente balles seulement mais les deux hommes pensaient qu'un seul chargeur suffisait pour abattre un avion car, selon eux, la meilleure tactique de combat était d'approcher de très près l'adversaire et de tirer à bout portant si l'on voulait multiplier les chances de l'atteindre. Avec ce procédé, le pilote, désormais seul, pointait son avion sur le but en même temps que la mitrailleuse et visait ainsi en mettant l'aéroplane dans l'axe de l'hélice. Cela leur semblait très commode puisqu'il suffisait de tenir l'objectif dans sa ligne de mire grâce aux manœuvres.
- 18 Cependant, ce système de blindage, bien que très ingénieux, présentait toutefois un inconvénient. Le pare-balles absorbait en pure perte une partie de la force du moteur et l'avion ne faisait plus que 130 km/h au lieu de 140 km/h. Mais l'appareil, selon Garros, restait quand même capable de rattraper un ennemi aperçu à moyenne distance car les Albatros et les Aviatik allemands ne volaient pas plus vite <sup>21</sup>.
- 19 Malgré l'incident susmentionné, le commandant Girod qui supervisait ces expériences, insista auprès du Grand Quartier général pour qu'elles pussent se poursuivre. De Rose rappela au QG de la 5<sup>e</sup> armée, laissa à Garros le soin de refaire seul plusieurs expériences. Quelques avions, dont celui de Garros, furent munis d'un pare-balles, mais le principe de spécialisation des appareils n'étant pas encore apparu, aucune consigne ne fut donnée aux constructeurs pour installer cette protection de façon plus systématique.

## La première escadrille de chasse

- 20 L'aviation d'observation et de reconnaissance fit ses preuves dès la bataille de la Marne et le général Joffre, prenant conscience du rôle primordial que pouvait jouer les avions, décida de créer une véritable organisation de l'aviation militaire. Mais il avait besoin d'un homme capable de le seconder dans cette tâche. Aussi nomma-t-il, le 25 septembre 1914, le commandant Barès, directeur du service aéronautique au GQG. Ce dernier avait été responsable du service aéronautique de la 4<sup>e</sup> armée. Mais surtout, il était le seul aviateur français à avoir une expérience de la guerre aérienne, ayant participé en tant qu'observateur à la première guerre balkanique. À l'instar de Charles de Rose, le commandant Barès pensait que l'avion pouvait être utilisé comme une arme offensive. En novembre 1914, il écrivit, dans un projet de rapport à Joffre : « *l'aviation est une arme, une arme nettement offensive, soit dans la chasse aux avions ennemis, soit dans la destruction des troupes et fortifications au moyen de projectiles.* »<sup>22</sup> Il se fixa donc comme objectif de convaincre les autres membres du GQG ainsi que le ministre de la Guerre. La note du 10 novembre 1914 rédigée par Joffre, dans laquelle il était stipulé que l'aviation avait « *le devoir de pourchasser et de détruire les avions ennemis* »<sup>23</sup>, était due en grande partie à son étroite collaboration avec le général en chef.
- 21 Dans ce même document, Joffre recommanda la spécialisation des escadrilles dans trois domaines :
- reconnaissance des objectifs et réglages des tirs d'artillerie pour les escadrilles affectées aux corps d'armée ;
  - reconnaissance et bombardement pour les escadrilles d'armée ;
  - chasse pour les escadrilles équipées d'appareils blindés et armés « *particulièrement affectés à la poursuite des avions ennemis* »<sup>24</sup>.
- 22 Dès novembre 1914, l'aviation de combat fut clairement définie dans les notes émanant du GQG, mais rien n'était encore fait pour son organisation concrète sur le front. Tout d'abord, il n'existait pas encore d'avions armés. Après leurs expériences de novembre 1914, de Rose et Garros avaient demandé que les avions fussent armés d'une mitrailleuse et d'un pare-balles, mais leur requête ne fut pas transmise aux constructeurs. Les avions blindés, quant à eux, malgré quelques tentatives, ne furent jamais construits. D'autre part, cette nouvelle idée de combat aérien ne s'imposa pas d'emblée à tous. Plusieurs officiers généraux, de l'avant comme de l'arrière, pensaient que c'était une vue de l'esprit, complètement irréaliste. Et ces officiers pouvaient parfois bloquer totalement le processus de mise en place d'une aviation de combat. Si le général commandant une armée n'était pas convaincu, le chef du service aéronautique de cette armée ne disposait d'aucun moyen pour organiser une escadrille de chasse. Enfin, l'état-major se montrait beaucoup plus intéressé par le bombardement que par la chasse. En effet, celui-ci, sur l'initiative du commandant de Goÿs et créée dès novembre 1914, suscita très vite un véritable engouement de la part du haut commandement. De ce fait, l'aviation de chasse fut reléguée au second plan.
- 23 Charles de Rose comprit très vite que Barès était favorable à une aviation de combat. Mais il avait aussi constaté les difficultés qu'il avait pour faire passer cette idée au sein de l'état-major d'autant plus que tous les efforts du GQG étaient pour le moment concentrés sur l'aviation de bombardement. Convaincu pour sa part qu'il était urgent de faire

avancer les choses, de Rose prit l'initiative de créer la première escadrille de combat <sup>25</sup>. Chef du service aéronautique de la 5<sup>e</sup> armée depuis le 22 novembre 1914 et nommé commandant à titre temporaire, de Rose entretenait d'excellents rapports avec le général Franchet d'Esperey qui avait confiance en lui, le sachant prudent et réaliste <sup>26</sup>. Il lui laissa carte blanche pour mettre en place son escadrille de combat.

- 24 Le 27 février 1915, de Rose prit la décision de transformer une des escadrilles de reconnaissance, l'escadrille n°12, en escadrille de combat <sup>27</sup>. Les avions Nieuport de cette escadrille furent remplacés par des Morane-Saulnier. La N12 devint alors la MS12.
- 25 Le Morane-Saulnier était un monoplane biplace. Il était souvent appelé Morane-Saulnier « Parasol » par les aviateurs car ses ailes étaient retenues par des filins d'acier dont la disposition évoquait les nervures d'un parasol. La structure de cet avion était à base de bois recouvert de toile, avec un fuselage très aérodynamique s'achevant sur une grosse casserole d'hélice de forme ogivale. L'aile de dessin rectangulaire était construite sur deux robustes longerons de bois. Les deux seuls éléments en aluminium étaient le capot du moteur et la casserole d'hélice. Le train d'atterrissage était constitué de jambes de force disposées en M, avec un système d'amortisseurs à sandows <sup>28</sup>. Cet avion, équipé d'un moteur rotatif Gnôme en étoile de 80 HP qui lui permettait de faire du 125 km/h, montait à 2 000 m en quinze minutes environ. En février 1915, le Morane-Saulnier était le seul appareil français plus rapide que la plupart des avions allemands qui ne dépassaient pas 115 km/h. Le champ d'observation était par ailleurs beaucoup plus grand sur cet avion que sur les autres <sup>29</sup>. Ces trois qualités, facilité d'observation, grande vitesse ascensionnelle et grande vitesse horizontale furent déterminantes dans le choix du commandant de Rose.
- 26 Il commanda donc six de ces avions pour remplacer les Nieuport et renouvela entièrement les membres de l'escadrille n° 12, choisissant personnellement six nouveaux pilotes et six nouveaux observateurs parmi lesquels on retrouvait l'aspirant Georges Pelletier-Doisy ainsi que le caporal Navarre. Il voulait des hommes décidés, à l'esprit combatif. Toute l'équipe se rendit à Villacoublay pour s'entraîner sur le Morane Parasol sous la direction du capitaine Le Révérend, l'adjoint du commandant de Rose à la 5<sup>e</sup> armée.
- 27 Le 1<sup>er</sup> mars 1915, à Jonchery-sur-Vesle, QG de la 5<sup>e</sup> armée, le commandant de Rose réunit tous les nouveaux membres de la MS12, leur expliquant qu'il les avait choisis pour former la première escadrille de chasse. De Rose voulait, par les victoires que la MS12 ne manquerait pas de gagner, prouver à tous les membres de l'état-major que l'aviation de chasse n'était pas une vue de l'esprit, qu'il était possible à un avion de rechercher un adversaire, de le poursuivre, de le rattraper et de l'abattre. Le mieux, selon lui, était d'attaquer par surprise. Pour cela, les aéroplanes devaient se poster à haute altitude afin de guetter l'ennemi, utiliser les nuages ou le contre-jour pour l'approcher et enfin l'attaquer à courte distance. Mais comment l'attaquer puisque les avions n'étaient pas armés ? Les observateurs ouvriraient le feu avec un mousqueton de cavalerie pendant que le pilote conduirait l'avion le plus près possible de l'ennemi. L'observateur n'ayant que quatre balles pour descendre l'adversaire, il faudrait donc qu'il vise le pilote à la tête afin de multiplier ses chances d'abattre l'aéroplane.
- 28 La première escadrille de chasse française est donc née de la rencontre de deux volontés, celle du commandant Barès qui a institutionnalisé l'aviation de combat en dépit des réticences de l'état-major, et celle du commandant de Rose qui, fort de son expérience et de ses travaux à l'Établissement militaire de Vincennes, était tout indiqué pour se charger

de sa création sur le terrain. Comme souvent en temps de guerre, les chefs d'état-major ne prennent pas personnellement en charge les réalisations de leur programme. Ils ont besoin d'hommes actifs et entreprenants, capables de mener à bien les projets qu'ils ont conçus.

- 29 Durant toute l'année 1915, de Rose continua son œuvre pour le développement de l'aviation. Toutes les victoires obtenues par la MS12 finirent par convaincre les commandants des autres armées qui créèrent eux aussi des escadrilles de chasse. Mais ces escadrilles n'étaient pas formées spécifiquement pour les combats aériens, elles devaient aussi effectuer des reconnaissances. Il n'existait pas non plus au point de vue de la maniabilité, de la taille et de la vitesse, d'avions spécialement conçus pour la chasse. Les avions étaient tous identiques et ne disposaient d'aucun armement intégré. Mais petit à petit, la spécialisation des appareils puis des unités fut mise en place, spécialisation indispensable pour parvenir à un maximum d'efficacité.
- 30 Il était nécessaire, pour obtenir ce résultat, de donner des directives précises aux constructeurs et de surveiller la mise au point des nouveaux avions. Le commandant de Rose, très attentif à cette question, voulait que les constructeurs français parviennent rapidement à mettre au point un bon avion de chasse afin d'affirmer la supériorité française face aux Allemands. Ainsi, il surveilla de très près la fabrication des appareils susceptibles de remplir cet office. En juin 1915, il envoya le capitaine de Dreuille aux usines Morane et Nieuport. Ce dernier lui fit parvenir le 25 juin un rapport très précis dans lequel il comparait les différentes performances des avions. Il en ressortit que les Morane étaient rapides, maniables en vol mais cependant beaucoup moins à l'atterrissage. C'est pourquoi il conseillait de ne les confier qu'aux pilotes les plus expérimentés. Par ailleurs, de Rose, qui s'était longuement entraîné sur Nieuport, y avait constaté un certain nombre de défauts tels que la vibration excessive du moteur. Il demanda au capitaine de Dreuille de les signaler aux constructeurs de la maison Nieuport afin d'y apporter les améliorations nécessaires. Il donna aussi ses directives afin qu'un système de mitrailleuse tirant à travers ou, à défaut, par-dessus l'hélice, fût étudié dans ces usines et installé de façon systématique sur tous les avions<sup>30</sup>. Ce sont ces avions Nieuport, modifiés selon les avis et les observations du commandant de Rose, qui seront utilisés au moment de la bataille de Verdun.
- 31 Le système de pare-balles mis au point par de Rose et Garros en 1912, même s'il constituait un grand progrès pour l'aviation de chasse, n'en restait pas moins assez précaire car il réduisait la vitesse de l'appareil ainsi que le rendement aérodynamique de l'hélice qui était maltraitée à chaque impact de balle. C'est pourquoi de Rose, toujours soucieux d'obtenir une rentabilité maximum, encouragea le jeune ingénieur Alkan, sergent mécanicien à la MS12, à étudier un dispositif de tir synchronisé. Au début de l'année 1916, celui-ci réussit à installer un mécanisme permettant la synchronisation du fonctionnement de la mitrailleuse avec le mouvement de rotation de l'arbre de l'hélice. Alkan réalisa ce dispositif pour une mitrailleuse Lewis. Il consistait en une liaison mécanique qui assurait pendant le tir une dépendance rigoureuse des mouvements respectifs de l'hélice et de la mitrailleuse. De cette façon, la balle tirée traversait le champ de l'hélice à un instant où aucune pale ne se trouvait sur la ligne de tir. Par la suite, ce système fut adapté à une mitrailleuse Vickers et mis en service sur le front en mai 1916<sup>31</sup>.

## Vers une doctrine d'utilisation de la chasse dans les conflits

- 32 Le GQG demanda à Charles de Rose, en mai 1915, de prendre provisoirement le commandement du groupe des escadrilles de chasse et de bombardement de la région de Saint-Pol, en Artois. La 10<sup>e</sup> armée du général d'Urbal avait déclenché une offensive dans ce secteur pour essayer de rompre le front ennemi. Mais la violence de la contre-attaque allemande avait fait reculer les Français qui livrèrent alors pendant un mois des combats acharnés pour conquérir Notre-Dame-de-Lorette, Ablain-Saint-Nazaire, Neuville-Saint-Vaast et la Targette<sup>32</sup>. C'est dans ce contexte que de Rose fut envoyé du 26 mai au 3 juillet prendre la direction des quatre escadrilles de la 10<sup>e</sup> armée. Les capitaines Le Révérend et Morisson le remplacèrent à la tête du service aéronautique de la 5<sup>e</sup> armée pendant toute la durée de sa mission<sup>33</sup>.
- 33 Pour la première fois, rassemblés sous les ordres d'un seul chef, se trouvait un groupe d'avions de chasse et de bombardement. Mais il semble que ce groupement ne fût pas aussi efficace que prévu. L'explication réside sans doute dans le fait que ces escadrilles se cantonnaient à un rôle défensif, se limitant à former des barrages au-dessus et souvent même en arrière des lignes françaises<sup>34</sup>. L'idée de regrouper sous les ordres d'un même homme, avions de chasse et de bombardement, n'était peut-être pas non plus très judicieuse. Charles de Rose n'était pas convaincu de l'efficacité du bombardement. Il avait constaté que les avions de bombardement étaient de plus en plus victimes des chasseurs allemands. Les pertes humaines étaient très importantes, trop importantes par rapport aux résultats qui, somme toute, étaient assez peu probants<sup>35</sup>. D'après lui, les missions demandées à l'aviation de bombardement pendant les batailles dépassaient presque toujours ses moyens. En effet, les bombardements effectués à 2 000 m d'altitude ne donnaient que des résultats médiocres car le tir restait assez peu précis<sup>36</sup>. Et lorsqu'ils atteignaient leurs cibles, l'impact était surtout d'ordre psychologique.
- 34 Malgré ce succès mitigé, le commandant de Rose fut nommé officier de la Légion d'honneur et il reçut la Croix de guerre le 13 juillet 1915 pour les motifs suivants : « *De Tricornot de Rose, chef d'escadron à titre temporaire, chef du service aéronautique d'une armée rend chaque jour à l'aviation les plus brillants services. Commande un groupe d'escadrilles de bombardements et de chasse. Obtient les résultats les plus appréciés du commandement en faisant aux avions et aux drachen ennemis une chasse sans répit et en coopérant aux attaques par le bombardement efficace, au moment voulu, des batteries que notre artillerie ne peut pas combattre.* »<sup>37</sup> Mais surtout, cette tentative représenta une expérience très positive pour le commandant Charles de Rose. En effet, celui-ci saura en tirer les leçons nécessaires qui lui permettront de mettre au point à Verdun un groupe de chasse, et uniquement de chasse, des plus efficaces.
- 35 De Rose, au moment de la bataille de Verdun, s'appuya sur cette expérience pour organiser l'aviation de chasse en tant qu'entité structurée. Dès le 21 février, l'aviation française fut complètement écrasée par les Allemands. Charles de Rose rassembla sous son unique commandement les meilleurs pilotes qu'il avait fait venir de tout le front afin de former un groupement de chasse (GC), le premier de l'histoire de l'aéronautique française fonctionnant de manière autonome. Puis il définit ce que devait être la doctrine de combat des escadrilles du GC en leur donnant comme mission d'attaquer à outrance les avions allemands, de rechercher l'ennemi pour le combattre et le détruire sur tout le

front. Il opta ainsi dès le début pour une tactique résolument offensive, l'objectif étant d'empêcher les Allemands d'effectuer leur travail d'observation. Il mit au point un système qui prévoyait la circulation permanente d'avions de chasse afin que le ciel fût toujours occupé.

- 36 Cette doctrine de chasse, basée sur l'action préventive, donc offensive, ne fit pas l'unanimité. Certains optaient plutôt pour une seconde thèse, plus défensive, qui aurait accordé la priorité à la protection des avions d'observation. Cependant, cette doctrine apparut assez rapidement moins efficace que celle du commandant de Rose et le commandant Armengaud d'écrire : « *Nous arrivions donc, dès le début de Verdun, à cette double conclusion : l'avantage est à l'action en groupe et à l'action offensive (...).* »<sup>38</sup> La création d'un groupement de chasse à Verdun permit un redressement spectaculaire de la situation, redressement qui s'amorça dès la première quinzaine de mars. En avril, les Allemands n'osaient plus s'avancer au-dessus des lignes françaises. La supériorité aérienne des Français ne faisait plus aucun doute<sup>39</sup>.
- 37 Cette doctrine de l'offensive à outrance élaborée par le commandant Charles de Rose fut appliquée avec succès lors de la bataille de la Somme en juillet 1916. Et dans une instruction du 10 octobre 1916, l'état-major institutionnalisa de façon permanente les groupes de combat. Il s'appuya, pour définir les missions du GC, sur la tactique offensive, précisant que les missions de protection ne devaient être qu'exceptionnelles.
- 38 Conscient de la valeur et des capacités du commandant de Rose, le GQG lui proposa de prendre le commandement de tous les groupes de bombardement du front. Mais il refusa cette offre, son opinion sur le bombardement n'ayant pas changé. On lui demanda alors de cumuler le commandement de toute la chasse et de tout le bombardement sur le front. Il refusa une fois encore, préférant retourner à la 5<sup>e</sup> armée. En avril, le GQG lui donna l'ordre de remplacer Barès au poste de commandement de l'Aéronautique aux armées. Il se vit dans l'obligation d'accepter mais il le fit à contrecœur car il lui déplaisait de prendre la place de Barès<sup>40</sup>. Mais Charles de Rose ne put jamais rentrer dans ses nouvelles fonctions car il se tua accidentellement aux commandes de son Nieuport le 11 mai 1916 alors qu'il faisait une démonstration des possibilités de cet appareil devant le général Grosseti qui était de passage au QG de la 5<sup>e</sup> armée.
- 39 Le commandant Charles de Rose est mort au moment où ses idées, admises enfin par tous, l'avaient fait reconnaître à sa juste valeur. Grâce au rétablissement de la situation à Verdun, il avait apporté la preuve du caractère incontournable de l'aviation de chasse. Sa mort prématurée ne lui a pas permis de développer davantage ses idées en matière d'aviation de chasse ni de laisser beaucoup de traces écrites de ses réalisations. Autant qu'un théoricien, Charles de Rose a été un homme de terrain dont l'action persévérante et décisive a permis la création de l'aviation de chasse. D'autres après lui reprendront le flambeau et développeront, avec d'ailleurs beaucoup de justesse et de succès, les idées qu'il était parvenu à imposer.

---

## NOTES

1. Sur la vie de Charles de Rose, on peut consulter le livre de GRANDHOMME (J.-N.) et KREMPP (T.), *Charles de Rose, le pionnier de l'aviation de chasse*, Strasbourg, 2003, et l'article de KREMPP (T.) « Le commandant de Rose pionnier de l'aviation de chasse », *Verdun, Cahiers de la Grande Guerre*, Verdun, 2000, p. 195-230.
2. Région fortifiée de Verdun.
3. Le 23 novembre 1916 le général Foch écrivait : « *La supériorité en aviation permet seule la supériorité en artillerie, indispensable pour avoir la supériorité dans la bataille actuelle* ». SHD/DAA, lettre du général Foch, 23 novembre 1916, SHD/DAA, A88.
4. Organisée en août 1910, cette grande semaine fut l'un des meetings aériens les plus importants de l'époque.
5. CARLIER(C.), « La genèse de l'aéronautique militaire », *L'émergence des armes nouvelles [coll. Verdun 1996]*, Paris, 1997, p. 25. *Le Temps*, 23 octobre 1910.
6. ETEVE(A.), *Avant les cocardes*, Paris, 1961, p. 86.
7. Louis Blériot, aviateur et constructeur né en 1872, réalise le premier la traversée de la Manche en avion le 25 juillet 1909. Il crée au printemps 1910 une école d'aviation, comme la plupart des constructeurs d'aéroplane, afin d'apprendre à ses clients l'utilisation des appareils commandés. Étant donné qu'il n'existe pas encore d'écoles militaires, l'instruction des élèves officiers est faite dans les écoles civiles.
8. COLLIN(F.), *Parmi les précurseurs du ciel*, Paris, 1961, p. 86.
9. Archives privées, fonds Bellenger.
10. *Le Matin*, 2 avril 1911. *L'Aérophile*, n° 8, 15 avril 1911. *Le Temps*, 1<sup>er</sup>, 2, 3 avril 1911.
11. SHD/DAT, dossier militaire n° 1 123 72/N, feuillet individuel de campagne.
12. ETEVE(A.), *Avant les cocardes*, Paris, 1961, p. 84.
13. Archives privées, fonds Bellenger.
14. Le tunnel correspond à la soufflerie actuelle.
15. Archives privées, fonds de Rose.
16. *Idem*.
17. VOISIN (général), *La doctrine de l'aviation française au cours de la guerre*, Paris, 1932, avant-propos, p. VIII.
18. CHAMBE(général), *Au temps des carabines*, Paris, 1955, p. 160-161. PERNOT (F.), « Verdun 1916 : naissance de la chasse française », *Revue historique des armées*, Paris, 1996, no 2, p. 39.
19. SHD/DAA, lettre du commandant Girod, directeur de l'aviation du camp retranché de Paris, 6 novembre 1914, A51.
20. SHD/DAA, rapport du sergent Garros au commandant Girod, A51.
21. *Idem*.
22. *Idem*, projet du commandant Barès, GQG des armées de l'Est, état-major, 3<sup>e</sup> bureau, A20.
23. *Idem*, « Note au sujet de l'aviation », direction du service aéronautique, n° 4 386, GQG, A20.
24. *Idem*.
25. Il avait par ailleurs la preuve que le combat aérien était possible car le 5 octobre 1914, le sergent aviateur Frantz et son mécanicien Quenault de l'escadrille V24 ont abattu un Aviatik allemand obtenant ainsi la première victoire aérienne homologuée de l'histoire. Il est intéressant

de constater que la V24 faisait partie de la 5<sup>e</sup> armée et donc était sous les ordres de Charles de Rose.

26. Archives privées, fonds Bellenger.

27. SHD/DAA, journal de marche de l'aéronautique de la 5<sup>e</sup> armée, A271.

28. *Avions de la Première Guerre mondiale : profils et histoire*, Paris, 1979, p. 69.

29. SHD/DAA, rapport du capitaine Le Révérend au sujet de l'entraînement sur Morane-Saulnier « Parasol », 28 septembre 1914, A51.

30. *Idem*, rapport du capitaine de Dreuille au commandant de Rose au sujet d'avions de chasse actuellement disponibles, 24 juin 1915, A277.

31. MARTINOT-LAGARDE (commandant), « Les moteurs d'avions », 1914-1918. *L'aéronautique pendant la Première Guerre mondiale*, Paris, 1919, p. 166.

32. VALLUY (général), DUFOURQ (P.), *La Première Guerre mondiale*, Paris, t.1, 1968, p. 198-199.

33. SHD/DAA, journal de marche de l'aéronautique de la 5<sup>e</sup> armée, A271.

34. *Idem*, fonctionnement de l'aviation depuis le début de la guerre, novembre 1916, A277.

35. CARLIER (C.), « L'aéronautique militaire française dans la Première Guerre mondiale », *Revue historique des armées*, Paris, 1987, no 145, p. 69.

36. SHD/DAA, fonctionnement de l'aviation depuis le début de la guerre, novembre 1916, A277.

37. SHD/DAT, dossier militaire n° 1 126 72/N, feuillet personnel de campagne.

38. ARMENGAUD (commandant), *L'Aviation de combat*, rapport adressé au Centre d'études d'artillerie, décembre 1916.

39. Sur la bataille aérienne de Verdun, on lira avec intérêt l'article de François Pernot « Verdun 1916 : naissance de la chasse française », *Revue historique des armées*, Paris, 1996, p. 39-50.

40. SEVIN (lieutenant-colonel de), « Le commandant de Rose », *Revue du ministère de l'Air*, Paris, octobre 1935, p. 1 169.

---

## RÉSUMÉS

Le commandant Charles de Rose est mort au moment où ses idées, enfin admises par tous, l'avaient fait reconnaître à sa juste valeur. Grâce au rétablissement de la situation à Verdun, il avait apporté la preuve du caractère incontournable de l'aviation de chasse. Sa mort prématurée ne lui a pas permis de développer davantage ses idées en matière d'aviation de chasse ni de laisser beaucoup de traces écrites de ses réalisations. Autant qu'un théoricien, Charles de Rose a été un homme de terrain dont l'action persévérante et décisive a permis la création de l'aviation de chasse. D'autres après lui reprendront le flambeau et développeront, avec d'ailleurs beaucoup de justesse et de succès, les idées qu'il était parvenu à imposer.

*The squadron leader de Rose, forerunner of the fighter aircraft.* The cavalry officer Major Charles de Rose can be regarded as the father of French fighter aviation. Down to the outbreak of World War One he strove to unlock the potentialities of aeroplanes, notably taking part in exercises involving reconnaissance and aerial spotting for the artillery. In 1911 he was posted to the Vincennes military establishment. There he experimented with arming aeroplanes with machine-guns, collaborating at the start of the war with Roland Garros. The pair perfected a system of bullet deflectors by means of steel plates fitted to the aero-engine's propeller, enabling the fitting of machine-guns firing in the same direction as the aeroplane was flying. From

February 1916 he was assigned by General Joffre to command the aeronautical services at Verdun. In order to regain air superiority - French fighters at this time being at the mercy of the German Fokkers - he established the first doctrine for the employment of fighter aviation: combat groups, flights made together with fixed timings, resolutely offensive tactics. Charles de Rose was killed in May 1916 whilst making a flying demonstration in his Nieuport. As much a practical man as a theoretician, it was his perseverance and decisions that permitted the creation of a French fighter arm. Others coming after him would take up the torch and develop, with much success, the ideas for which he had managed to win acceptance.

## INDEX

**Mots-clés** : aviation, Rose

## AUTEUR

### THÉRÈSE KREMPP

Etudiante en histoire et en histoire de l'art, diplômée de la Sorbonne et de l'université Marx Bloch, elle termine un doctorat à l'école des hautes études en sciences sociales sur l'armée française d'Orient. Elle est co-auteur avec Jean-Noël Grandhomme de : *Charles de Rose, le pionnier de l'aviation de chasse*, Paris, Éditions la Nuée bleue, 2003, 320 pages.