

Verdun 1916, Charles Tricornot de Rose et l'aviation de combat

Gérald Chaber (65-Tricornot de Rose)

Tous les piégeards - surtout ceux de la promotion 65 - savent que le commandant Tricornot de Rose, détenteur du brevet de pilote militaire n° 1, a conceptualisé puis créé la chasse à laquelle il a donné une doctrine d'emploi novatrice. Le centenaire de sa disparition est l'occasion de mieux connaître son rôle dans la genèse de l'aviation de combat et son action majeure dans la bataille de Verdun.

1915 : année désastreuse, matrice de la guerre d'usure

En France, en cette fin d'année, l'esprit offensif a sacrifié plus de 300 000 hommes dans de sanglantes et vaines tentatives de percées qui se sont brisées sur le solide système défensif que les Allemands ont érigé le long du front. Si le soldat français endure cette existence de troglodyte, car il défend sa terre, il exprime dans son courrier les immenses souffrances qu'engendrent ces lourds sacrifices.

À Chantilly, Joffre, malmené par les députés, entend les doléances des soldats et la douleur de l'arrière dont la vie extrêmement dure pèse sur les femmes, partagées entre usines, champs et hôpitaux.

Les échecs des campagnes de Champagne, d'Artois et des Dardanelles¹ poussent le GQG à promouvoir une artillerie puissante disposant d'une production d'obus qui monte à 116 000 par jour, appuyant une infanterie nombreuse sur de larges fronts et soutenue par une aviation en croissance.

Malgré les revers les alliances tiennent

Les Britanniques engagent de nouvelles divisions, pour passer de 35 en 1915 à 70 en 1916. Les Russes, fortement bousculés, se sont repliés dans leurs immensités où les



SHD-Air

Le commandant Charles Tricornot de Rose devant un Morane Parasol avec ses cinq pilotes. De gauche à droite : Jean Navarre, Slt Jacottet, Lt de Bernis, Cdt Tricornot de Rose, Slt Chambre et Georges Pelletier d'Oisy.

Allemands n'osent pas s'aventurer. Quant à l'Italie, entrée en guerre le 24 mai 1915, ses divisions sont bloquées par les Austro-Hongrois dans les Alpes, au nord de Venise, mais elles fixent des forces ennemies, ce qui soulage le front russe. Malgré la guerre sous-marine déclenchée par l'Allemagne dès août 1914, les alliés maintiennent un blocus qui commence à faire sentir ses effets dans le milieu de 1915.

Du 6 au 8 décembre, Joffre préside la conférence de Chantilly au cours de laquelle les Alliés décident de lancer des offensives simultanées au début de l'été 1916, sur la

Somme comme sur les fronts italiens et russes.

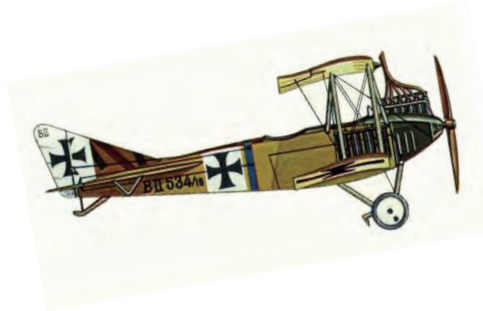
L'aéronautique française de 1915²

L'année 1915 a été difficile car le plan aéronautique du GQG du 8 octobre 1914 s'est révélé trop ambitieux pour une industrie montant en puissance. La production mensuelle d'avions et d'hydravions, qui passe de 50 en août 1914 à 431 en mars 1915, souffre ensuite d'une crise d'organisation ▶

1- Le Piège n° 222, page 10, Les Dardanelles.

2- Le Piège n° 196, page 10, prémices de l'Armée de l'air.

Albatros B2
Fokker E1
Nieuport 11 bébé
Voisin 5
Morane-Saulnier Parasol



PhotosHD-Air



Caudron G4.

que la fourniture d'avions aux Alliés, soit 15 % de la production, accentuée. Cependant, fin mars 1915, 53 escadrilles sont au front avec des appareils de quatre types: les biplans Caudron G4 et Voisin 5 de bombardement, les Farman 11 de reconnaissance et bombardement, les monoplans de reconnaissance et de chasse Morane-Saulnier Parasol, tous biplaces, armés d'abord d'une carabine puis peu à peu d'une mitrailleuse. Dirigés par le GQG, les groupes de bombardement s'affirment quotidiennement en raids en profondeur ou en participations aux batailles de Champagne, d'Artois et d'Argonne de 1915.

Nach Verdun

Pour l'Allemagne, l'année 1915 se termine sur une stabilisation des fronts, fortement défensifs à l'ouest, immensément étirés à l'est, de la Baltique à la Roumanie. Fin décembre 1915, Falkenhayn estime la France épuisée. D'ailleurs, ne vient-elle pas d'appeler par anticipation les classes 1916 et 1917 pour combler les pertes considérables de l'année? Il propose alors au Kaiser une nouvelle méthode: les immensités russes écartant tout espoir de victoire, il faut vaincre la France en laminant son armée, ce qui obligera les Alliés à signer la paix. À cet effet, pour des raisons géographiques, tactiques et logistiques, il choisit Verdun, saillant français dans la ligne de front, ville non stratégique mais symbolique pour la France, où il imagine écraser l'essentiel des armées françaises sous le feu d'une artillerie allemande démesurée, prévoyant cinq pertes françaises pour une ou deux allemandes. Il ne s'agit pas de prendre Verdun, il s'agit de saigner la France.³

Tous les atouts semblent du côté allemand. La géographie ne favorise pas la défense d'une ville ensermée au fond d'une boucle de la Meuse dont il faut tenir les deux rives. Au contraire, l'assaillant peut bénéficier du relief et de la forêt pour camoufler ses préparatifs et acheminer ses forces le long de ravins encaissés. Il peut bombarder et attaquer sur trois côtés à la fois d'autant plus que les défenses de la RFV (Région fortifiée de Verdun) ont été fortement allégées. En matière logistique il bénéficie d'un réseau ferré dense, moderne, constamment amélioré avec, à 60 km, le solide support de Metz et du bassin minier de Briey qu'il surexploite. Il dispose aussi de l'usine à obus de Briey-Thionville et d'une

centrale à béton au camp Marguerre, près de Spincourt, ce qui lui permet d'installer autour de Verdun trois canons de marine de 380 mm sur socles en béton, d'une portée de 30 km.

Du côté français, le saillant de Verdun est desservi par trois voies ferrées et trois routes. Sous les feux allemands deux voies ferrées et deux routes sont inutilisables. Seule voie ferrée, le Meusien de Bar-le-Duc à Verdun, à écartement métrique et à voie unique, a une capacité de 1000 tonnes par jour vers la RFV. Quant à la route de 75 km de Bar-le-Duc à Verdun, élargie à 7 m et renforcée en 1915, sinueuse, d'un état médiocre, elle est heureusement hors de portée de l'artillerie allemande.





Falkenhayn ordonne des préparatifs gigantesques en toute discrétion

Pour cela, trois procédés sont mis en œuvre : de la déception en lançant de petites attaques et de fausses rumeurs tout le long du front pour ne pas dévoiler la priorité accordée à Verdun. En même temps, entreprendre des travaux essentiellement de nuit (voies ferrées, réserve de 2,5 millions d'obus, mise en place de 160 batteries d'artillerie de tous calibres, création de *stollen* ou zones enterrées de concentration d'infanterie, regroupement de l'aviation) et chasser systématiquement l'aviation française grâce aux nouveaux Fokker E1 armés d'une mitrailleuse synchronisée apparue en août 1915.

Pour l'offensive, l'aviation allemande devra innover. D'abord par la quantité, en concentrant 280 appareils de tous types, dont 40 chasseurs Fokker E1, face aux 70 avions de la RFV. Un barrage d'avions, *Luftsperre*, composé de Fokker E1 et de biplaces armés patrouillant par deux ou quatre en permanence, doit interdire le ciel de Verdun à l'aviation française.

Ensuite par la méthode dont l'objectif est d'aveugler l'artillerie française : protégée par le *Luftsperre*, l'artillerie allemande s'emploiera à détruire l'aérostation française en pilonnant en même temps les ballons et les treuils au sol. De plus, une artillerie à longue portée doit couvrir d'obus l'arrière du front et tous les aérodromes français à sa portée.

Enfin, une foule de ballons Drachen guidera l'artillerie allemande qui doit concentrer ses feux sur la zone étroite de 13 km des tranchées, des forts français, des voies de



Drachen, pour le guidage de l'artillerie allemande



passage et de ravitaillement. Le but est de détenir et de conserver la maîtrise du ciel au profit d'une artillerie monumentale.

Guillaume II donne son accord fin 1915 pour une attaque programmée au 12 février 1916.

La région fortifiée de Verdun

Si le drapeau tricolore flotte sur la forteresse de Verdun, la RFV n'a plus d'importance stratégique pour le GQG, qui a fait enlever 800 canons en août 1915 pour renforcer d'autres portions du front.

Cependant, en janvier 1916, mille indices montrent que d'importants travaux sont en cours derrière le front allemand. Malgré le mauvais temps les escadrilles de la RFV engrangent des photos aériennes, mais, au GQG, on croit à une diversion, d'autant plus que des offensives allemandes de l'Artois à la Haute Alsace détournent l'attention de Verdun.

Pourtant, dès le 16 décembre 1915, Gallieni, ministre de la Guerre, s'inquiète auprès de Joffre des lacunes de la défense de Verdun. Peu à peu les renseignements s'accumulent. Le 25 janvier 1916 le général de Castelnau, envoyé en inspection, ordonne des travaux de renforcement et l'envoi de renforts.

Joffre, qui prépare son offensive sur la Somme pour l'été, persuadé que Verdun n'est qu'un leurre, n'accorde qu'avec parcimonie six divisions et quatre groupes d'artillerie lourde qui gagnent la RFV en février. L'aviation de la RFV, avec ses quatre escadrilles dont une de chasse, reçoit deux escadrilles de renfort. Elle est heureusement soutenue par les groupes de bombardement du plateau de Malzéville (près de Nancy) qui, depuis l'été 1915, bombardent quotidiennement les alentours du front comme la profondeur.

En cet hiver 1915-1916 la pluviométrie à Verdun est particulièrement élevée. En fin d'année les travaux de renforcement du front se déroulent dans la boue alors que le brouillard et la pluie limitent beaucoup les vols. Le mauvais temps de janvier s'aggrave en février avec l'arrivée de la neige puis, soudain, le ciel se dégage le 20 février, attirant



un froid sec qui durcit les sols.

L'attaque prévue le 12 février 1916 est reportée au 21 à cause du mauvais temps

C'est une surprise pour les troupes de Verdun. Pendant 10 heures, sur un front étroit de 13 km, un déluge d'obus de gros calibres se déverse sur les deux divisions françaises de la RFV à raison de 1 000 obus par minute puis le tir s'allonge devant les six divisions allemandes qui progressent lentement.

L'ordre n'est pas de conquérir mais d'occuper un terrain ravagé par l'artillerie.

Guidée par des Drachen, toute une artillerie s'acharne sur Verdun, les villages, les forts, les routes de l'arrière pour empêcher les renforts de parvenir jusqu'au front.

Au-dessus, l'aviation allemande déploie massivement ses ailes : en trois jours les six escadrilles de la RFV sont expulsées en combats inégaux à trois contre un, tandis que l'aérostation française est détruite et l'arrière bombardé par une nuée d'escadrilles. Le ciel de Verdun devient un ciel de croix noires.

Le 21 février le 20^e corps d'armée, venu de Lorraine la veille, est immédiatement engagé dans la fournaise en soutien de l'infanterie de la RFV, durement éprouvée.

Le 25, le fort de Douaumont est pris. Le 26, Joffre confie au général Pétain et sa II^e armée la défense du secteur de Verdun que le *trommelfeuer* (feu roulant) hache méthodiquement.

Alors, dans cet enfer défigurés, les Poilus, « naufragés dans leurs cercueils de vase »³, s'accrochant à leurs trous d'obus avec l'énergie du désespoir, font barrage aux vagues d'assaut allemandes en se battant à 1 contre 10, parfois 20. Au prix de pertes effroyables, les Français endiguent l'offensive allemande qui, surprise par cette résistance inattendue, se désorganise, s'essouffle et s'enlise dans une terre bouleversée ▶

3- Selon l'historien allemand Alfred Afflerbach, Falkenhayn aurait imaginé cette version dans ses mémoires pour justifier son échec à Verdun car aucune stratégie d'attrition n'a été communiquée aux chefs d'armées impliqués dans la bataille.

4- Henri Barbusse : *Le feu*.

sée par sa propre artillerie.

Le 27 février 1916, dans son QG de Souilly, Pétain constate que l'ennemi domine le ciel d'où il guide une artillerie puissante. Il décide alors d'adopter un dispositif similaire: s'emparer du ciel, rendre efficace une artillerie mutilée, acheminer des renforts, résister puis contre-attaquer.

Le 28 février, avec l'accord du GQG, il donne carte blanche au seul aviateur capable de lui « balayer le ciel », le commandant Charles Tricornot de Rose, l'expérimentateur de l'aviation de combat (cf. encadré p. 10). Lorsqu'il le convoque, le général Pétain lui confie le sort de Verdun: ou l'aviation française chasse les Allemands du ciel et redonne de l'efficacité à l'artillerie ou, refoulée par une force aérienne supérieure, l'aviation française ne pourra que couvrir un abandon de Verdun.

Rapidement de Rose arrache aux diffé-

rentes armées 15 escadrilles qu'il concentre en un groupement de combat au début de mars 1916. Les meilleurs pilotes sont là: Navarre, Guynemer, Robert, Deulin, de Bernis, Brocard, Dorme, Heurteaux, Pelletier-d'Oisy, Nungesser, Mesguich et beaucoup d'autres. En tout 210 navigants sur Morane-Saulnier N et Nieuport XI Bébé armés.

Dans son Ordre pour l'aviation de combat du 29 février 1916, de Rose met en œuvre une nouvelle doctrine d'emploi qui consiste à occuper le ciel en permanence avec des groupes d'avions de différentes escadrilles dont l'objectif est de rechercher l'ennemi partout pour le détruire. Des groupes de chasse doivent voler soit en patrouilles de trois à cinq avions en noria sur le front, soit en groupes de 10 à 20 avions en missions offensives au-delà du front, à des heures variables.

La discipline qu'il impose doit donner la

supériorité numérique dans chaque rencontre avec l'ennemi afin d'obtenir peu à peu la supériorité aérienne au-dessus de Verdun. En complément il autorise les as à accompagner les vols de groupes, bien au-dessus, pour fondre sur les avions ennemis. Ensuite il dispose ces vols de groupes en étagements, 300-600 m, 2 000 m et 4 000 m afin d'occuper l'espace aussi bien pour les patrouilles que pour les groupes offensifs.

À la chasse aux avions ennemis s'ajoute la destruction des ballons Drachen par balles incendiaires et, à partir de mai 1916, par fusées Le Prieur⁵, tirées à 200 m et montées par huit sur Nieuport XI.

Enfin, ce dispositif se complète des Farman et Caudron de reconnaissance, de réglage d'artillerie et de bombardement dispersés sur plusieurs terrains au sud de Verdun qui, sous le commandement du commandant Barès, sont réorganisés en



Charles Tricornot de Rose devant un Morane Parasol.

Charles Tricornot de Rose : un personnage singulier

teurs et à diverses techniques nouvelles qui l'entraînent vers l'aviation car c'est l'époque de la traversée de la Manche par Blériot, c'est Latham, Farman, Curtiss et la Grande semaine de l'aviation de Reims de 1909.

Réintégré au 19^e régiment de Dragons de Carcassonne, de Rose se porte candidat au recrutement de pilotes militaires, passe les brevets de pilote civil à Pau en 1910, puis, de pilote militaire, avec le brevet n° 1, en 1911. Affecté à l'Établissement militaire de Vincennes comme pilote d'essai, il participe au développement des aéronefs et des armements embarqués et s'intéresse aux efforts du constructeur Blériot qui, dès 1911, expérimente le tir au travers du moyeu de l'hélice. Mais les machines trop fragiles ne supportent pas les vibrations du tir qui disloquent les structures. En septembre 1913 de Rose est affecté à l'inspection permanente de l'aéronautique et est nommé à la commission des appareils et moteurs chargée des développements auprès des constructeurs.

Personnage singulier par ses conceptions, de Rose, comme d'autres aviateurs, est persuadé que le combat aérien finira par s'imposer, ce qu'il concrétise dès 1912 en prononçant une conférence sur des « *aéroplanes détruisant d'autres aéroplanes* ».

En 1913, des essais de synchronisation d'une mitrailleuse Hotchkiss donnent des résultats inégaux. La question se pose partout en Europe où des ingénieurs, allemands, russes, anglais déposent des brevets

de synchronisation qui n'intéressent pas leurs états-majors. À Paris, en avril 1914, le général Bernard, directeur de l'Aéronautique militaire, estimant que les avions n'ont pas besoin d'armement pour faire de l'observation, interdit les essais. Le combat aérien n'est qu'une lubie d'aviateur.

Mais bientôt c'est Sarajevo. L'Europe des passions et des intérêts exacerbés s'embrase. Mobilisé, le capitaine de Rose rejoint le QG de la 5^e armée du général Charles Lanrezac à Rethel (Ardennes) le 4 août 1914, en qualité d'adjoint au directeur de l'aviation. Il participe aux batailles des frontières, à celle de la Marne, dirige les escadrilles, effectue de multiples missions tout en prenant part aux développements de l'aviation.

Dès le début de la guerre les opérations aériennes ne se réduisent pas uniquement à de l'observation. Le guidage de l'artillerie, la photographie aérienne et le bombardement s'affirment. Le 19 août 1914 l'escadrille de bombardement V 24 équipe ses biplaces Voisin III d'une mitrailleuse montée sur trépied, tirant vers l'avant. L'armement aérien est en phase de recherche.

Avec septembre et un nouveau commandant de la 5^e armée, le général Franchet d'Esperey, très favorable à l'aviation, de Rose s'installe à Jonchery-sur-Vesle, à l'ouest de Reims. Ici, le 5 octobre 1914, la première victoire aérienne de l'histoire⁶ remportée par Frantz et Quénault renforce ses convictions.

Dans cet esprit, de Rose, Roland Garros,

Par sa personnalité, sa formation, ses idées et son projet, Charles Tricornot de Rose est un personnage singulier. Né à Paris en 1876, sorti de Saint-Cyr en 1897, il est affecté au 9^e régiment de Dragons à Lunéville.

Personnage singulier par sa personnalité qui se révèle le 10 mars 1906 lorsque la III^e République laïque et anticléricale entend faire l'inventaire des églises à la suite de la Loi de séparation des Églises et de l'État de 1905 et réquisitionne le lieutenant de Rose et ses Dragons pour enfoncer les portes de deux églises. Ayant refusé cette tâche de police, de Rose est traduit en conseil de guerre pour désobéissance, puis, acquitté, il est mis en position de non-activité par le ministre de la Guerre.

Personnage singulier par sa formation. Charles de Rose, que la mécanique intéresse, entre en 1907 dans une société d'automobiles où il s'initie à la conception des mo-





Fabrique d'obus à l'atelier de Saint-Chamond.

cinq secteurs correspondant aux cinq corps d'armées de Verdun.

À la mi-mars 1916, après de multiples combats aériens acharnés, les croix noires disparaissent peu à peu du ciel de Verdun : l'équilibre est rétabli. Parfois à la tête d'un groupe de chasse, de Rose, comme ses adjoints Le Révérend et Brocard, participe aux combats pour donner l'exemple, en dépit des ordres de Pétain, car les pertes sont élevées : 70 fin mars, 100 début juillet. Le capitaine

Brocard et ses "Cigognes" avec Guynesmer, Nungesser, Védrières et bien d'autres, affrontent quotidiennement les Fokker E3 de Boelcke, Immelmann et autres as allemands. En particulier Navarre, qui vole parfois 10 heures par jour, occupe tellement le ciel qu'on le surnomme "La sentinelle de Verdun".

Ce succès tient aussi aux performances du Nieuport XI Bébé, monoplace biplan, armé d'une mitrailleuse Lewis avec 97 cartouches montée sur l'aile supérieure, dont le tir au-dessus de l'hélice est commandé par un câble. Le Nieuport XI, très compact, plus maniable que le Fokker E3, dispose d'une grande vitesse ascensionnelle que lui procure un moteur Le Rhône de 80 cv, particulièrement fiable.

Sur les quinze escadrilles de chasse, huit sont équipées du Nieuport XI, et sept de biplaces Morane Parasol.

Peu à peu protégée, l'aviation d'artillerie reprend un guidage efficace des batteries qui infligent aux Allemands des pertes si considérables que Falkenhayn envisage de limiter les opérations à Verdun, inquiet des préparatifs de Joffre sur la Somme et des mouvements en Russie.

En mai 1916, de Rose retourne au QG de la 5^e armée à Jonchery-sur-Vesle, laissant l'aviation de Verdun entre les mains du capitaine Le Révérend qui entretient l'esprit offensif et incorpore dans son groupe de combat, le 21 mai 1916, l'escadrille américaine N 124, future escadrille Lafayette.

C'est alors que, le 11 mai 1916, sur le terrain de Villemontoire, de Rose décolle pour un vol de démonstration au profit du général Paul-François Grossetti de la 6^e armée. ▶

5- Lieutenant de vaisseau Yves Le Prieur, inventeur de toutes sortes d'équipements militaires, dont les fusées de 1916.

l'ingénieur Raymond Saulnier et les frères Robert et Léon Morane, organisent à Villacoublay, le 5 novembre 1914, des essais de tir à travers une hélice munie de déflecteurs de protection en acier, essais qui n'aboutissent qu'en mars 1915 après de nombreux tâtonnements.

Le 22 novembre 1914 le commandant de Rose devient chef du service aéronautique de la 5^e armée. Tout en assurant ses fonctions opérationnelles il pousse les constructeurs à réaliser de solides avions armés, pièces maîtresses d'une future aviation de combat qu'il s'emploie constamment à promouvoir.

Cependant, à la fin de 1914, l'heure est au bombardement stratégique que le GQG confie au GB 1 du commandant de Goÿs de Mezeyrac⁷ sur Voisin III. Pour de Rose ces appareils sont trop lents, trop vulnérables et doivent être protégés par une aviation de combat, concept dont l'évocation déclenche l'ironie des états-majors sauf à la 5^e armée où, en janvier 1915, le général Franchet d'Espèrey accepte la proposition du commandant de Rose et lui confie la création d'une escadrille expérimentale de combat, avec l'accord du commandant Barès, alors chef de l'aéronautique du GQG. Ainsi naît la MS12.

La MS 12, première escadrille de chasse. En février 1915, après avoir sélectionné six pilotes et six observateurs, de Rose les entraîne, à Villacoublay, au combat aérien à la carabine sur Morane L Parasol

biplace, l'appareil le plus rapide du moment. Affectés ensuite à l'escadrille de chasse MS 12 basée à Rosnay, à six kilomètres de Jonchery-sur-Vesle, ils reçoivent pour mission d'abattre tout avion ennemi. Si la météo détestable de mars ne favorise pas les rencontres des avions allemands qui s'arment aussi, avril débute avec les premières victoires de la MS 12 par Navarre et Robert sur Morane biplace et par Garros sur Parasol monoplace à hélice blindée qui, avec trois victoires, confirme l'efficacité du "système Garros" et du rôle offensif du monoplace.

Mais, le 19 avril 1915, dans la région de Dunkerque, touché par un tir, Garros doit se poser en Belgique occupée, il incendie son Morane N avant d'être fait prisonnier. Or l'appareil, partiellement détruit, est envoyé à Berlin où l'ingénieur néerlandais Fokker, au vu de l'hélice blindée, développe rapidement un système de synchronisation mis en service sur les Fokker E1, puis E3 plus puissant, dès août 1915.

En attendant la synchronisation qui entrera en service en mai 1916, l'aviation française d'avril 1915 dispose de trois armements : la mitrailleuse sur les biplaces robustes mais lents Voisin, Caudron ou Farman, la carabine puis le fusil-mitrailleur sur les biplaces de reconnaissance et de chasse Morane Parasol et le "système Garros" sur les monoplaces de chasse Morane N.

Au printemps 1915, la MS 12 remporte plusieurs victoires, imitée alors par d'autres

escadrilles. Les Allemands réagissent à partir d'août 1915, avec les monoplaces monoplans Fokker E1 puis E3 à mitrailleuse synchronisée, réunis dans des escadrilles de chasse ou *Jagdstaffeln*. Ce sera le "fléau Fokker", cause de lourdes pertes dans les aviations française et britannique.

Du 26 mai au 3 juillet 1915, pendant l'offensive de l'Artois, le GQG envoie de Rose diriger un groupe de 14 escadrilles qui affrontent l'aviation ennemie et une forte DCA. Si la bataille terrestre reste incertaine, de Rose en rapporte une forte expérience qui lui sera utile à Verdun en 1916.

Sur le front, Fokker et Albatros déploient une agressivité intense mais ne s'aventurent pas au-dessus des lignes françaises par peur d'être abattus et de dévoiler ainsi leur système de synchronisation.

À l'automne 1915, les effets de la DCA et des Fokker sur l'aviation française de bombardement conduisent peu à peu à l'abandon du bombardement de jour au profit d'opérations de nuit. Pour redresser la situation de Rose pousse à l'entrée en ligne du seul appareil pouvant rivaliser avec le Fokker, le Nieuport XI bébé armé. Une centaine arrive en escadrille avant la fin de 1915, certains engagés à Verdun en 1916.

6- *Le Piège* n° 218, page 10, « Première victoire ».

7- *Le Piège* n° 216, page 10, « Premier bombardement stratégique ».

- ▶ Il effectue un virage serré en bout de terrain, moteur coupé; le moteur ne repart pas, l'avion s'écrase en tuant son pilote.

Ainsi disparaît l'inventeur, puis créateur, de l'aviation de combat qui n'a pas eu le temps de mettre en écrits ses conceptions. Celles-ci, bien connues de son entourage, seront mises en œuvre pendant la bataille de la Somme (juillet-novembre 1916) et donneront l'instruction du 10 octobre 1916 portant création de quatre groupes de combat qui seront engagés dans les batailles de 1917.

Les leçons de Verdun pour la chasse

La conquête de la supériorité aérienne devient la mission prioritaire de la chasse. À cet effet, la permanence et le combat aérien de groupe en sont la méthode. Mais ces nouveaux dispositifs usent hommes et machines dont il faut organiser les opérations dans la durée. L'aviation doit alors adapter ses structures, ses unités, son entraînement, sa doctrine, ce que de Rose à Verdun, et Barès au GQG, édifient en pleine bataille pour forger le nouvel outil de combat.

La dissuasion de Rose

Si nombre d'historiens soulignent, à juste titre, la réussite du groupement de combat dans le renversement de la situation aérienne au-dessus de Verdun en avril 1916, brièvement, quelques auteurs britanniques, et surtout Hans Ritter, ancien pilote allemand, auteur de *La Guerre aérienne* en 1926, montrent que le rôle du groupement de combat du commandant de Rose a été décisif dans la manœuvre logistique qui a permis à l'armée française de l'emporter à Verdun.

Pour s'opposer à l'offensive allemande de février 1916, Pétain a besoin chaque jour de 2000 t de munitions, 2000 t de vivres et matériels, 15000 à 20000 hommes montant au front et, au retour, d'évacuer les blessés et des matériels entreposés à Verdun vulnérables aux tirs de l'artillerie allemande. Ce système de relèves systématiques que Pétain instaure doit fonctionner coûte que coûte.

Renforcée en 1915, la voie ferrée du Meusien peut acheminer 1000 t par jour. Tout le reste doit alors être transporté sur la voie routière de Bar-le-Duc à Verdun, à l'abri des bombardements ennemis.

Conçu avant la guerre, mis en œuvre à la mobilisation, utilisé avec succès en 1915 dans les batailles de l'Artois et de Champagne, le service automobile est perfectionné pendant la bataille de Verdun. En



Le commandant Tricornot de Rose avec ses proches.

effet, dès le 20 février 1916 est créée la commission régulatrice automobile qui, sous un commandement unique, regroupe les réserves de transport du GQG, environ 1300 véhicules, et tous les transports de la 2^e armée de la région de Verdun. La commission décide de consacrer le Meusien au transport des vivres et équipements et de réserver les 75 km de la future "Voie sacrée" à l'acheminement des hommes et des munitions en un flux permanent de logistique automobile.

Alors, pour les besoins du front, 2800 véhicules transbahutent quotidiennement, en une noria continue de jour comme de nuit, munitions, hommes de relève, blessés et matériels. Enfin, des services de gestion des convois, de dépannage et d'entretien de la route sont mis sur pied pour que le flux ne soit jamais interrompu malgré les accidents, les intempéries et les bombardements surtout intenses près du front. La ville de Verdun et ses faubourgs reçoivent entre 100 et 600 obus par jour ainsi que les axes d'approche du front, les chemins, les voies de ravitaillement qui sont bombardés jour et nuit.

Artères vitales, l'étroite voie ferrée du Meusien et la "Voie sacrée" sont protégées avec vigilance par les chasseurs du groupe de combat de De Rose qui réussissent à en interdire le survol mois après mois.

Pendant les dix mois de la bataille de Verdun l'artillerie allemande de longue portée vise les points de concentration de troupes, les dépôts de munitions, les carrefours de circulation, les axes logistiques. Les canons de marine de 380 mm placés à plus de 30 km de leurs objectifs ne sont pas suffisamment précis. Ils provoquent surtout de gros dégâts dans la ville de Verdun sans couper le flux logistique beaucoup plus menacé par l'artillerie aux approches du front.

Quant à l'aviation allemande, si en février et au début mars 1916 elle bombarde l'arrière et les environs de Bar-le-Duc par groupes d'une quinzaine d'appareils, elle se heurte peu

à peu aux chasseurs agressifs de De Rose et enregistre des pertes qui la dissuadent d'organiser des raids massifs et répétés.

D'ailleurs, l'Allemagne n'a pas mis en œuvre une puissante aviation de bombardement stratégique car en 1913 elle fait le choix du dirigeable rigide pour le bombardement en vue d'atteindre l'Angleterre. Décidée à utiliser tous les moyens à Verdun, elle engage ses zeppelins dans de mauvaises conditions météorologiques, entraînant la perte de plusieurs dirigeables. Elle dispose aussi d'avions de bombardement lourds mais sujets à des difficultés techniques qui réduisent leur activité. En particulier l'escadre de bombardement de Metz, la *Brief-tauben Abteilung Metz* (BAM) intervient peu et doit même participer à la défense de l'espace aérien au nord de Verdun pour contrer les incursions françaises ordonnées par de Rose, alors que les chasseurs allemands disponibles sont affectés principalement à l'occupation du ciel.

Ayant planifié une saisie rapide de Verdun grâce au *trommelfeuer*, Falkenhayn n'a pas imaginé la résistance française et la nécessité de couper les voies d'approvisionnement de Verdun par une campagne aérienne massive et continue de jour comme de nuit. La réaction combative de De Rose dissuade l'aviation allemande de se risquer au-dessus des voies logistiques de Verdun, permettant à Joffre d'envoyer les renforts, à Pétain de tenir et à Nivelle d'attaquer.

Dans ses mémoires le général Ludendorff reconnaît implicitement cette insuffisance allemande en écrivant que « *la victoire française de 1918 est la victoire du camion français sur le rail allemand* ».

En dix mois « *d'enfer de Verdun* » plus de 700000 hommes des deux camps sont tombés pendant que, pour la première fois, les deux aéronautiques se sont affrontées en masse. L'aviation française a su se transformer en une véritable arme offensive dont le commandant Charles Tricornot de Rose a été l'initiateur et l'un des tout premiers acteurs. ■

