

Léon Adolphe Girod (1872-1933)

créateur des écoles d'aviation

Marie-Catherine Villatoux

*Revue historique des armées*, n° 240, 3<sup>e</sup> trimestre 2005, p. 67-74.

« L'agression allemande surprit en août 1914 l'aviation française en pleine période d'organisation... Cette situation, déjà critique, fut encore aggravée par la dissolution des écoles qui fut décidée au mois d'août, en prévision d'une guerre de courte durée. C'est seulement au mois de septembre que l'école d'Avord fut ouverte à nouveau et celle de Pau en décembre 1914. La guerre se prolongeant, la création de nouvelles écoles fut décidée : Chartres, en janvier 1915 ; Etampes, en février ; Le Crotoy et Buc en mars ; Ambérieu, en août ; Châteauroux et Tours, en octobre ; enfin en mai 1917, Istres et Dijon. Pour donner à ces écoles des directives communes si nécessaires à une époque où les règles du pilotage des avions étaient encore mal connues, pour avoir le haut commandement sur un effectif atteignant presque celui d'un corps d'armée, une Inspection générale des Ecoles fut créée en 1915, dont la direction fut bientôt confiée à un aviateur de temps de paix : le commandant Girod, promu depuis colonel. C'est à lui que revient l'honneur d'avoir, avec des moyens souvent insuffisants, réussi à former près de 17 000 pilotes pendant la guerre. Ce résultat magnifique a pu être obtenu non seulement grâce à la connaissance approfondie qu'a le colonel Girod des choses de l'air, mais encore des hommes. Grâce à sa parfaite urbanité et à son grand esprit de conciliation, on peut dire que le colonel Girod a su tirer le maximum de rendement de militaires issus des armes les plus diverses et jouissant, pour la plupart, d'une situation de fortune bien propre à accroître leur esprit d'indépendance »<sup>1</sup>. Cet hommage appuyé du journaliste Jacques Mortane<sup>2</sup>, fondateur de *l'Histoire illustrée de la guerre aérienne*, au colonel Girod, témoigne du rôle trop souvent méconnu de ces hommes des services de l'arrière qui ont œuvré dans l'ombre pour la victoire mais ont aussi forgé cet esprit de corps qui allait conduire la cinquième arme à son autonomie. En effet, pour le colonel Girod et

ses collaborateurs, nul doute que les écoles d'aviation, au-delà de la formation et de l'enseignement qu'elles dispensent, sont « *appelées à être les gardiennes des traditions de la nouvelle arme...* »<sup>3</sup>. Pourtant le travail accompli par le colonel Girod, que l'on peut à juste titre considérer comme l'un des nombreux pères fondateurs de l'arme aérienne et de ses traditions, est en partie tombé dans l'oubli et mérite d'être évoqué.

### Un homme de caractère

Etonnant destin que celui de Léon Adolphe Girod, né en Suisse le 13 août 1872, et qui grandit par la suite dans le Doubs, dans la petite ville de Frasnay. Excellent élève, il est reçu à Saint-Cyr en 1892 d'où il sort sous-lieutenant deux ans plus tard, avant d'être affecté à Roanne au 98<sup>e</sup> régiment d'infanterie. Ce jeune officier, pour lequel « *il n'y a que des éloges à faire et qui, par ses qualités militaires, paraît avoir beaucoup d'avenir* » au dire de ses supérieurs, n'hésite pourtant pas à donner sa démission, le 29 septembre 1896, pour s'être vu refuser une autorisation de mariage avec une jeune fille de Roanne. Sa lettre s'achève sur ces mots révélateurs de la force de caractère qui va l'animer toute sa vie durant : « *je m'en vais avec la satisfaction légitime du devoir accompli ; quand il s'agira de défendre mon pays, je saurai bien encore tenir une épée et mettre toutes mes forces au service de la patrie* »<sup>4</sup>. Versé dans la réserve, il n'en continue pas moins à exécuter ses périodes avec constance. Sa vivacité intellectuelle doublée de réels talents littéraires trouve tout naturellement à s'exprimer dans le journalisme. Il s'impose rapidement au *Progrès de Lyon* comme un brillant chroniqueur des questions militaires tout en menant des enquêtes d'investigation très remarquées sur des grands sujets de société, qu'il s'agisse des grèves que connaissent les centres industriels du Creusot, Saint-Etienne et de Montceau-les-Mines, ou bien encore des nombreux rebondissements de l'affaire Dreyfus. Sa renommée le conduit bientôt à collaborer pour *Le Petit Parisien*, *le Matin*, *le Monde Illustré* mais aussi pour des titres plus spécialisés comme *La France militaire* ou *L'Air*. Doit-on voir dans sa participation à ce dernier titre une des premières manifestations de son intérêt pour l'aéronautique

naissante ? Toujours est-il qu'il suit avec passion les premiers vols de démonstration en France d'un appareil des frères Wright<sup>5</sup> et n'hésite pas à recevoir le baptême de l'air quelque temps plus tard. Dès lors, il est de toutes les aventures aériennes : il « boucle la boucle » aux côtés du célèbre Pégoud, inventeur des figures acrobatiques, se lance avec le capitaine Barès aux commandes d'un Farman dans un dangereux périple de plus de deux mille kilomètres à travers la France, de Pontarlier à Houlgate, en passant par Chambéry, Lyon et Tours. L'intérêt qu'éprouve Adolphe Girod pour l'aviation va bien au-delà de l'engouement pour les choses de l'air qui traverse alors toutes les couches de société. Les confidences qu'il recueille de Clément Ader achèvent de le convaincre des bouleversements que la troisième dimension va induire dans le domaine stratégique.

Désormais il n'a de cesse de plaider la cause de l'aéronautique militaire à la Commission de l'Armée<sup>6</sup> du Palais Bourbon, où il est entré depuis 1906 comme député de l'arrondissement de Pontarlier, ses concitoyens le reconduisant d'ailleurs à ce poste jusqu'en 1928. Il est de tous les débats à la Chambre qui accompagnent l'institutionnalisation de la cinquième arme avec la création de l'Inspection permanente de l'aéronautique en 1910, puis de la Direction de l'aéronautique militaire qui remplace cette dernière en 1913<sup>7</sup>. Brillant orateur, il n'en demeure pas moins un homme d'action et poursuit sa formation aéronautique auprès de son ami, le capitaine Barès<sup>8</sup>, qui se charge de son instruction en tant qu'observateur militaire sur l'aérodrome de Buc. Inlassablement, il milite en faveur de l'aviation auprès du grand public prononçant des conférences dans toute la France ou organisant même des meetings aériens dans son département comme les « Grandes Journées d'aviation » des 2 et 3 juillet 1911. Il n'hésite pas à se déplacer lors de sa campagne électorale aux élections législatives de 1914 avec un appareil prêté par le constructeur Robert Esnault-Pelterie. Sa nomination au Conseil supérieur de l'aéronautique militaire, le 5 mars de la même année, ne surprend personne ni même lorsqu'il prend la parole à la Chambre quelques semaines avant la

déclaration de guerre pour alerter le gouvernement de l'avance allemande en matière aéronautique et de la place éminente que cette dernière tiendrait dans le conflit à venir.

### L'aviateur

Dès la mobilisation, le chef de bataillon Girod est affecté au 57<sup>e</sup> régiment territorial d'infanterie avant d'être détaché à l'état-major du 7<sup>e</sup> corps d'armée. A sa demande, il est versé dans l'aéronautique, tout d'abord en tant qu'observateur à la IV<sup>e</sup> armée le 5 septembre 1914, puis quatre jours plus tard comme adjoint provisoire au chef du service aéronautique du Grand Quartier Général. Le 19 septembre, il se voit confier le commandement du 1<sup>er</sup> groupe de bombardement. A ce poste, il déploie une telle énergie et un tel courage, accompagnant même ses pilotes comme observateur, que le général Joffre lui adresse, le 6 octobre, un télégramme de félicitations.

Deux jours plus tard, la capitale est bombardée par un avion allemand qui largue trois bombes ; ce geste provocateur inquiète sérieusement les responsables politiques comme militaires. Le service aéronautique du camp retranché de Paris (CRP), mis sur pied depuis le 30 août, lui est alors confié le 12 octobre suivant. Il faut à ce poste clé une personnalité déterminée, connue du grand public dont les décisions rassurent la population et auquel la hiérarchie militaire, comme les élus, accordent toute leur confiance. Le commandant Girod paraît tout désigné pour ce poste. Avant même sa nomination officielle, sur les conseils du capitaine Barès, il décide de déplacer l'escadrille du CRP, précédemment installée à Vincennes, sur un vaste terrain près du village du Bourget que l'un des pilotes du CRP, le capitaine Luca, a repéré lors d'une de ses reconnaissances. En cinq jours, un premier hangar est monté tandis que le personnel navigant et les mécaniciens rejoignent le site avec leurs appareils. Quelques semaines plus tard, le terrain du Bourget nivelé et aménagé se transforme en un véritable aérodrome militaire avec hangars, baraquements, atelier, magasins de voilure de rechange, écoles de tir, casernement de la troupe tandis que le nombre d'appareils et pilotes est

augmenté<sup>9</sup>. Il s'agit de protéger la capitale et comme le rappelle le commandant Girod à ses hommes dans son ordre du 25 octobre : « *le camp retranché de Paris fait partie de la zone des armées... Les escadrilles du CRP, en plus de leur rôle défensif, auront à jouer un rôle de guerre... A cette tâche spéciale, qui exige la maîtrise dans le pilotage, la sûreté dans l'observation, l'habileté dans le tir, la connaissance du lancement de bombes, du repérage d'objectifs et du réglage d'artillerie, le personnel doit être préparé* »<sup>10</sup>. Les vols de reconnaissance de jour ne paraissent cependant pas une protection suffisante au commandant Girod. Les pilotes se lancent dans l'expérimentation des vols de nuit, à la mi-novembre avec des moyens de fortune. Estimé du Gouverneur de Paris, le général Gallieni, comme du Directeur de l'aéronautique le général Hirschauer, Girod obtient sans grandes difficultés des crédits financiers, pour l'équipement électrique du terrain, tandis que la formation des pilotes se réalise sur le seul avion disposant alors de l'éclairage nécessaire, celui du capitaine Luca. Au début décembre, les premières patrouilles de nuit sont effectives et une fois encore Girod n'hésite pas à accompagner ses hommes au poste d'observateur ou de bombardier. Son courage au feu lui a d'ailleurs valu de la médaille militaire et une promotion au grade de chevalier de la Légion d'honneur, le 23 novembre 1914. Pourtant, le 25 février 1915, lors d'une mission de reconnaissance, l'appareil sur lequel il a pris place prend feu et s'écrase. Grièvement brûlé, il n'en continue pas moins à assurer son commandement. Pour Girod, en effet, l'installation du service aéronautique du CRP au Bourget est une « *œuvre d'avenir qui, dès aujourd'hui entamée, va fonder la cité aéronautique de France, par la construction de 60 hangars, destinés à la réserve générale d'appareils et constituera, après la campagne, la plus belle organisation d'aviation qui ait jamais existé* »<sup>11</sup>. Organisateur, visionnaire, Girod n'en demeure pas moins un combattant qui, à peine remis de ses blessures, reprend son entraînement comme élève-pilote à la Réserve Générale d'Aviation au Bourget obtenant son brevet, le 11 août 1915.

La crise des écoles d'aviation

Dès les premières semaines de la guerre, l'aéronautique démontre avec brio la nécessité de sa présence sur le champ de bataille, qu'il s'agisse de missions de reconnaissance, de bombardement ou de réglage de tir au profit de l'artillerie. Le général Joffre qui, depuis 1911, suit avec attention les progrès de l'aéronautique, peut affirmer en toute certitude dès le 8 octobre 1914, que « *ces résultats montrent que l'aviation est à même de rendre les plus grands services et de justifier la confiance que le commandement place en elle* »<sup>12</sup>. Le commandant Barès, qui est entré à son état-major le 25 septembre à la tête du Service aéronautique du GQG avec pour mission de réorganiser l'aviation aux armées, le conforte assurément dans cette voie. Outre la mise en place des spécialités reconnaissance et réglage de tir, bombardement et chasse, Barès lance, dès le 8 octobre 1914, un premier programme de production aéronautique de 390 appareils pour le début de l'année suivante, relayé en novembre 1915 par un second programme plus ambitieux de 1 310 machines. Pour suivre la réalisation d'un tel effort industriel, Barès s'adresse à son fidèle ami, Girod, dont il apprécie la clarté de jugement et l'esprit de décision. Le 13 mai 1915, le général Gallieni accorde à Girod une mise en congé de son poste au CRP, que ce dernier met à profit pour inspecter les entreprises de construction aéronautique sur tout le territoire national. Or il s'avère en début d'année 1915 que les 3 écoles de pilotage d'Avord, Chartres et Pau ne sont pas en mesure de former aussi rapidement qu'il le faudrait tout le personnel nécessaire, tant navigant qu'au sol, pour les unités au front ou en formation. Pour tenter d'enrayer la crise dans le domaine de la formation du personnel aéronautique, le général Hirschauer a obtenu la désignation depuis le 25 janvier 1915, auprès du colonel Bouttieaux qui assure les fonctions d'inspecteur des écoles, du chef d'escadron Marie, officier d'artillerie breveté aviateur, comme adjoint<sup>13</sup>. Très au fait des questions aéronautiques depuis son passage à l'Inspection Permanente, entre 1910 et 1913, le commandant Marie s'attelle à sa nouvelle mission avec rigueur et dynamisme mais comme il le souligne dans un rapport de juin « *quels que soient les efforts que nous fassions, quel que soit notre rendement, nous serons toujours au dessous des besoins, étant donnée*

*l'importance qu'a prise l'aviation aux armées. Dans ces conditions, le but unique à poursuivre est de travailler constamment à la limite de nos moyens »*<sup>14</sup>. Dans l'urgence le ministre de la Guerre autorise dès février 1915<sup>15</sup> le recours aux écoles privées civiles Farman, Blériot, et Caudron respectivement à Etampes, à Buc et au Crotoy. En mai, une nouvelle école militaire est ouverte à Dijon, transférée par la suite à Ambérieu en juillet, alors qu'un mois plus tard un nouveau programme de formation se met en place. A cet effet l'école de Buc est militarisée tandis qu'en août l'école militaire de Cazaux est créée. Toutefois l'ouverture de ces nouveaux établissements ne parvient pas à enrayer la crise qu'aggrave encore le besoin nouveau en escadrilles sur le front d'Orient, en Serbie et aux Dardanelles. Une telle situation n'échappe pas aux politiques et plus particulièrement au député Pierre-Etienne Flandin, lui-même aviateur et qui a participé au sein de l'escadrille AF 33 à la campagne de l'Yser. Chargé de mission auprès du ministre de la Guerre en 1915, il mène une enquête sur l'extension des écoles d'aviation. Les multiples courriers peu amènes qu'il échange, en juillet et août 1915, avec le commandant Marie sont considérés à la Direction de l'aéronautique comme une source de difficultés qu'il faut résoudre au plus vite. Un interlocuteur à la mesure du député aviateur s'impose et le 20 septembre le commandant Girod est chargé de prendre la succession du colonel Bouttieaux à l'Inspection des écoles et dépôts.

#### A l'Inspection des Ecoles et dépôts

Dès son arrivée Girod poursuit le programme de formation du personnel lancé en parallèle avec celui de production industrielle. Pour ce faire, il ouvre de nouvelles écoles à Juvisy en octobre, Tours et Châteauroux en novembre. Tous les pilotes brevetés sont par la suite perfectionnés, spécialisés, au Groupe des Divisions d'entraînement du Plessis-Belleville. Il propose par ailleurs, dès novembre 1915, de spécialiser les écoles en fonction des missions, chasse, bombardement, reconnaissance, vols de nuit, projet qui n'aboutit cependant pas. En février 1916, il présente un nouveau projet où les élèves, après être passés en école préparatoire à Dijon, sont envoyés en divisions de pilotage<sup>16</sup>, puis en divisions d'application à

Pau pour la chasse, à Avord pour le bombardement et le vol de nuit, à Châteauroux pour l'observation d'artillerie et les pilotes de corps d'armée, tandis que le stage de tir, destiné aux pilotes de chasse, canonniers, et mitrailleurs s'effectue à Cazaux<sup>17</sup>. Approuvé en mars 1916 par Gallieni, alors ministre de la Guerre, ce schéma sert de base au fonctionnement des écoles jusqu'en janvier 1917, date à laquelle Girod se trouve confronté à un nouveau défi, celui de doubler le nombre d'élèves formés en une année, alors qu'il doit céder aux Américains l'école de Tours et aux Belges, Juvisy. Il crée à cet effet deux nouveaux établissements à Istres et Biscarosse. La nouvelle organisation, qui perdure jusqu'à l'armistice, se répartit ainsi en une école préparatoire à Dijon, cinq écoles de pilotage à Ambérieu, Chartres, Châteauroux, Etampes et Istres, trois écoles de transformation à Avord, Châteauroux et Istres, trois écoles de perfectionnement pour la chasse à Pau et les vols de nuit à Avord et Istres, deux écoles d'application à Biscarosse pour la chasse et le Crotoy pour le bombardement, une école de tir aérien à Cazaux et trois écoles de mécaniciens et conducteurs à Bordeaux, Dijon et Lyon où se trouvent d'ailleurs les dépôts<sup>18</sup>.

Promu colonel le 20 avril 1918, Girod demeure à son poste jusqu'à sa démobilisation, le 7 avril de l'année suivante. Dès lors, il reprend sa carrière politique, se faisant réélire député du Doubs en novembre 1919. Cinq ans plus tard, la Chambre lui accorde toute sa confiance en le nommant questeur. En 1928, il quitte la vie politique et part à la Martinique où il occupe le poste de trésorier-payeur. Général de brigade dans le cadre de réserve depuis février 1926, il décède le 5 novembre 1933 à Saint-Mandé. Trois ans plus tard, le ministre de l'Air, Pierre Cot, lui rend un hommage appuyé lors de l'inauguration d'une plaque commémorative érigée à sa mémoire sur le site de l'aérodrome du Bourget.

---

<sup>1</sup> Jacques Mortane et André Lainé « Les Ecoles d'Aviation françaises pendant la Guerre », p. 95-107, *L'aéronautique pendant la Guerre Mondiale 1914-1918*, Maurice de Bruno, Paris, 1919.

<sup>2</sup> Voir Patrick Facon « L'image des aviateurs à travers l'œuvre de Jacques Mortane », p.93-102, *Revue Historique des Armées*, n°2, 1991.



---

<sup>3</sup> Projet de réponse au G.Q.G. au sujet de la formation d'une escadrille de chasse, 20 août 1916, Ministère de la Guerre, SHD Air, Z 35607.

<sup>4</sup> Dossier individuel du général Girod, SHD Air 1P6151.

<sup>5</sup> Il accompagne ainsi la commission de l'Armée à la Chambre au camp militaire d'Auvours, le 31 octobre, pour assister au vol d'un appareil Wright.

<sup>6</sup> Il en occupera successivement les postes de secrétaire, vice-président puis président.

<sup>7</sup> Adolphe Girod dépose et fait adopter de nombreuses propositions de loi au long de sa carrière parlementaire concernant non seulement l'aviation, mais aussi les armées. Girod obtient ainsi l'établissement des primes de vol aux membres du personnel navigant mais aussi la publication au *Journal Officiel* des citations, le transport à la charge de l'état des dépouilles des soldats morts pour la France, la solde des prisonniers de guerre, les insignes pour les blessés de guerre ou bien encore le port des chevrons, brisques et fourragères...

<sup>8</sup> Voir François Pernod « Barès, 1914-1917, ou l'aviation à l'épreuve de la Grande Guerre », *Revue Historique des Armées*, p. 3-14, n°3, 1993.

<sup>9</sup> Le rapport du capitaine Luca mentionne que le commandant Girod « *obtint successivement et en peu de temps le personnel et le matériel pour porter à 24 le nombre des avions, ce qui permit de former un groupe de 3 escadrilles* », voir dossier biographique du général Girod, SHD Air.

<sup>10</sup> Voir dossier individuel, op. cit.

<sup>11</sup> Compte rendu des opérations des escadrilles de protection et propositions, Chef de bataillon Girod au général de division Gouverneur militaire de Paris, dossier biographique du général Girod, op.cit.

<sup>12</sup> « Note du 8 octobre 1914 », Joffre, SHD Air, A 302.

<sup>13</sup> Lettre du Ministre de la Guerre au général commandant en chef de l'aéronautique, 25 janvier 1915, SHD Air, Z 35 607.

<sup>14</sup> Rapport du chef d'escadron Marie au sujet du personnel nécessaire aux écoles d'aviation, Paris, 25 juin 1915, SHD Air, Z 35 607.

<sup>15</sup> Les écoles d'Etampes et de du Crotoy seront-elles militarisées en septembre 1915 tandis qu'avaient été ouverts deux dépôts l'un à Dijon l'autre à Lyon,

<sup>16</sup> Il s'agit des écoles d'Avord, Buc, Pau, Tours, Ambérieu, Le Crotoy, Juvisy, Chartres et Etampes.

<sup>17</sup> Note sur l'Inspection générale des écoles d'aviation, avril 1917, SHD Air, Z35 607.

<sup>18</sup> Historique résumé de l'Inspection générale des écoles et dépôts d'aviation, 20 novembre 1918, SHD Air, Z 35 607.