

## ROBERT CHAUCHON : DES GLACES ARCTIQUES AUX NEIGES ALPINES

LE CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD (CALM) présente  
sur son site Internet <https://calm3.jimdo.com/>

des textes qui informent, font connaître et pérennisent la Mémoire des personnes et des événements liés à l'Aéronautique en Région Rhône-Alpes.

### ROBERT CHAUCHON DES GLACES ARCTIQUES AUX NEIGES ALPINES

Robert, Eugène Chauchon est né à Paris 15<sup>ème</sup> en 1922.

Fils de Félix Chauchon et d'Eugénie Daniel, Robert passe sa jeunesse, à 'La Ruche', ensemble en forme de rotonde situé sur un terrain vague non loin de la 'zone des Fortifs' de Paris. La 'Ruche', village cosmopolite où réside peintres, sculpteurs, musiciens, artistes lyriques, comédiens et artisans de toutes nationalités. Des rêves d'aviateur pour Robert : il faut payer pour entrer à l'école Breguet, alors c'est l'apprentissage dans une petite entreprise de radio, comme monteur-câbleur. Puis, c'est la guerre et la débâcle de juin 1940. Sans travail à Paris, Robert travaille quelques temps dans une ferme en Normandie, puis vient le Service du Travail Obligatoire, (STO) classe 1942. Ne souhaitant pas répondre à cette convocation pour un voyage organisé en Allemagne, il se dirige vers la Haute Savoie, et c'est en Maurienne qu'il rencontre un petit groupe de jeunes réfractaires au STO, puis d'autres jeunes qui adhèrent au mouvement Jeunesse et Montagne encadré par des aviateurs. C'est comme bûcheron, alpiniste, skieur, que Robert voit la guerre. Mais au sein de ce mouvement commence à s'activer une organisation souterraine de résistance, l'Organisation de Résistance Armée (ORA). Il rejoint le Massif Central dans le Cantal à Pleaux, où il commence une instruction militaire à partir d'armes parachutées. Premières embuscades contre l'occupant, puis participation à la Libération de Clermont-Ferrand, Vichy et Lyon, au sein de la colonne rapide n°6 (CR 6).

Robert décrit ainsi cette période : *«En 1943, j'ai intégré "Jeunesse et Montagne", où, pour la première fois, j'ai rencontré Robert Guillard. Nous avons ensemble quitté la vallée de Chamonix pour gagner le Massif Central. Sous la direction de Thollon, nous disparaissions dans la nature pour retrouver une organisation du Maquis et nous installer dans le secteur de Pleaux (Cantal). Nous avons formé la Colonne Rapide n°6 avec un effectif d'un demi-bataillon et après avoir 'tallonné' les Allemands, nous avons été l'un et l'autre médaillés de la Résistance avec citation».*

Lors de ce périple, à Dijon, la CR 6 se disperse au choix de chacun : une partie continue dans les rangs de la 1<sup>ère</sup> Armée française avec les 'alpins', ou d'autres choisissent la 'voie aérienne'. et rêvent de s'engager dans l'Armée de l'Air, comme élève-pilote. Robert est parmi eux : école préparatoire au pilotage près de Vichy, école de début de pilotage à Châteauroux, puis l'école de pilotage de Kasba-Tadla, au Maroc, où sa promotion est stoppée dans son élan en 1946-47 : trop de pilotes, on freine, on verra de reprendre l'entraînement dans un an ou deux. Robert est alors affecté comme instructeur montagne et commando et dirige le Centre d'Entraînement des élèves de l'École de l'Air de Salon à Ancelle (Hautes Alpes). L'aviation sans avion n'étant pas son rêve, il demande la résiliation de son contrat. A la même époque, à Ancelle, il signe un autre contrat en se mariant avec Gisèle Coufert.

A la recherche de travail, Robert est engagé comme chef de chantier au téléphérique de l'Aiguille du Midi à Chamonix. Paul-Emile Victor (P.E.V), qui a créé en 1947 les Expéditions Polaires Françaises et Guillard,



## ROBERT CHAUCHON : DES GLACES ARCTIQUES AUX NEIGES ALPINES

un ancien de la CR 6, sont à la recherche de spécialistes pour mettre en place l'infrastructure technique et la logistique des expéditions polaires

D'avril à octobre en 1949, 1950 et 1951, Robert participe aux campagnes d'été des Expéditions Polaires Françaises au Groenland, comme mécanicien, puis en tant que chef de raids et d'équipes de géologues en 1952, 1953, 1959.

Pendant les mois d'hiver, Robert recommence l'entraînement avion en région parisienne : Guyancourt, Saint Cyr et Toussus-le-Noble.

En 1954, les liaisons en hiver sont difficiles entre la France et l'Andorre par le Col d'Envalira. Robert est contacté pour étudier des liaisons par Weasel (engin mécanisé chenillé utilisé par les expéditions polaires). Avec un andorran, il crée la petite société 'Artic' qui avec deux Weasels acheminent transports de marchandises et voyageurs. Souhaitant adapter le transport aérien sur ces liaisons hivernales, il est prévu de tester un 'Broussard' de Max Holste sur un petit terrain de 300 mètres de long. Le 5 août 1956, Adonis Moulène aux commandes, Robert Chauchon en place droite et M. Michel, personnalité andorrane, participent à ce vol d'essai. Mais au décollage, l'appareil dévie de son axe et une aile touche le sommet d'un arbre. Robert et M. Michel se libèrent, mais Adonis Moulène grièvement blessé de plusieurs fractures à la colonne vertébrale décédera quelques temps plus tard. A ses débuts de pilote d'essais, Adonis Moulène avait été le testeur et le promoteur du premier Jodel.

Lors d'un essai d'engin mécanisé sur un glacier suisse, Robert rencontre un pilote qui effectue des atterrissages sur glacier. C'est avec plaisir qu'il accepte de faire un tour. En août 1957, Robert rencontre à Sion dans le Valais, le pilote Herman Geiger qui fait de l'école de pilotage sur glacier. Début de l'entraînement en double commande, puis Robert obtient l'autorisation suisse pour effectuer des vols en haute montagne avec atterrissage. Retour en France, stage de perfectionnement à Carcassonne sur 'Stampe'. En septembre, à Challes-les-Eaux, Robert effectue un stage de préformateur-instructeur, suivi en décembre d'un stage d'instructeur. En avril 1958, nouveau stage chez Geiger, ce qui lui permet de totaliser près de trois cent atterrissages sur glaciers. En France, s'ouvre le terrain de Luchon, où il est instructeur à l'aéro-club en cours de création. En avril 1958, Robert achète un 'Piper-cub' équipé de skis, immatriculés H-BOPE. En France, il n'y a pas encore de réglementation pour le vol en montagne, il suffit d'un accord de la Direction de l'Aéronautique française et d'une demande aux Préfectures des différents départements intéressés pour qu'on puisse se poser un peu partout, mais sans faire de transport public. Ainsi, il se pose dans les Pyrénées, une quinzaine de fois au Vignemal et deux fois dans le massif de la Maladetta.

D'avril à octobre 1959, Robert participe à l'expédition internationale au Groenland.

Octobre 1959, Robert effectue 15 heures de vol sur 'Stampe' lors d'un stage à Carcassonne. De novembre 1959 à avril 1960, Robert est instructeur à l'Aéro-club de France à Toussus-le-

Noble. Il revend son 'Piper Super Cub' et achète un 'Piper Family', immatriculé F-BEGO. Un retour rapide chez Geiger, et Robert quitte les Pyrénées pour s'installer dans les Hautes Alpes à Tallard.

Il crée la société Air Neige, basée à Tallard, avec l'ambition de réaliser des liaisons aériennes entre les stations de sports d'hiver et Nice, Marseille, Lyon, et les principales villes du littoral méditerranéen. Ce n'est qu'en 1960, que deux instructeurs du



## ROBERT CHAUCHON : DES GLACES ARCTIQUES AUX NEIGES ALPINES

Centre national de Challes-les-Eaux, Collot et Delparte, qui après un stage chez Geiger, officialisent le vol en montagne en France.

Sur le plan local, Robert est le défricheur de terrains de montagne et pour cela il 'laboure la neige' à Céuze et à Vars, et les glaciers des Ecrins. Mais pour 'faire bouillir la marmite', il fait de l'école au club de Tallard. Lors de ses vols locaux, Robert a repéré deux terrains, près de Barcelonnette (Alpes de Haute Provence), susceptibles de devenir deux emplacements favorables à la création d'un aérodrome, ce qui désenclaverait la Vallée de l'Ubaye. Pour celui situé en bas des plantations de pins du Riou Bourdoux sur la commune de Saint Pons, il présente un projet à Monsieur Proal, Maire de Saint Pons, qui se déclare favorable, puis l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Monsieur Garrel, qui s'enthousiasme pour le projet et prend en main le déboisement du terrain effectué par des habitants de Saint Pons. Robert obtient qu'un régiment du Génie se déplace avec ses bulldozers et scrapers afin d'aménager une piste de 800 mètres de long par 40 de large. Le terrain est déclaré ouvert à la Circulation Aérienne Publique par arrêté préfectoral en janvier 1961. Un autre ami se lance localement dans l'aventure du vol en montagne, Jean-Paul Weiss avec Air Edelweiss à Tallard.

Robert cherche à 'étoffer' les activités d'Air Neige en prenant contact avec des stations de sports d'hiver. En 1960, Robert Chauchon qui a créé la société Air Neige entre en contact avec André Tournier, Directeur de la station de Meribel (Savoie), pour localiser des sites favorables à l'atterrissage d'avions en montagne. Au printemps 1961, lors des essais d'atterrissages préliminaires à l'implantation du futur altiport de Meribel, il tente de se poser à proximité de la station, sur le versant de Tougnette. Dans son approche, l'appareil heurte un câble, arrache un pylône de remontées mécaniques et blesse un skieur. Deux ans d'efforts, du travail pour essayer de promouvoir l'aviation de montagne auprès des administrations, des responsables locaux, pas d'assurance tous risques, trop chère, Robet n'a plus d'avion. Il vend l'épave et peut acquérir un appareil la taille au-dessous qu'il équipe de skis, ce qui lui permet de faire quelques vols en France et en Suisse. Un ami lui loue un Cessna 310 ce qui lui permet d'inviter Maire et Sénateur pour un vol vers Nice, Marseille ou Lyon. Idée très intéressante, mais sans lendemain, par manque d'infrastructure, d'équipements de navigation aérienne, et aussi un potentiel réduit de clientèle intéressée. Mais localement, il y a toujours des 'rigolos' qui connaissent quelqu'un qui connaissait 'machin' à Air Inter ou à Air France à qui ils demandaient de faire atterrir une Caravelle à Tallard (800 mètres de long, une montagne devant et une derrière...!).

En 1962, Robert prend la représentation des appareils vendus par la firme italienne Aero Macchi de Varese. Il s'agit du Lockheed AL 60 dont ils ont la licence. Cet appareil peut transporter six passagers permettant le largage de parachutistes et des prises de vues aériennes verticales, mais l'avion est sous-motorisée pour être adapté avec des skis. En juin, M. Paul, géomètre, contacte Robert pour des prises de vues aériennes. Fin 1962, il se procure un Lockheed AL 60 équipée d'une trappe permettant d'adapter une caméra, et suit un stage de photographe navigant à l'Institut Géographique National (IGN).

Début 1963, il base l'avion au Castelet et installe le laboratoire photo à Carqueiranne (Var) où M. Paul a son cabinet de géomètre. Alors, débute les missions de photographies aériennes pour des projets d'autoroutes ou de lotissements dans les régions méridionales. En 1964 et 1968, ce travail de prises de vues aériennes s'étend à toute la France. L'IGN qui est spécialisé dans les vols à haute altitude et la cartographie fait l'acquisition, en 1969, d'un bimoteur léger pouvant effectuer les travaux qu'il effectue. Les vols diminuent et la rentabilité de l'avion s'en ressent. En juin 1969, Robert fait un stage radio en Angleterre, puis en juillet, un stage et licence IFR. D'avril à septembre 1971, Robert participe à une reconnaissance de sites au Spitzberg.

*En 1962, la société Air Neige dispose d'un Aermacchi-Lockheed AL 60, immatriculé F-BKOA 'Santa-Maria' (livré à Air Neige sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble le 28 juin 1962, vendu en 1965 à l'Unité Hermétique, qui le revend à l'Aéro-club de Royan en 1967, et radié en novembre 1982) ; en 1963, Air Neige prend option sur l'Aermacchi AL 60, immatriculé I-MACF qu'elle ne transforme pas en achat, malgré la prise d'une réservation réservée F-BLHF. Par contre, elle achète l'Aermacchi AL 60, immatriculé F-BKRY 'Santa-Maria', (livré à Air Neige sur l'aéroport du Bourget le 14 janvier 1963, qui sera vendu sur l'aérodrome de Strasbourg, en 1964. et radié en 1966)*



Le n° 21 F-BKOA alors en service chez Air Neige (Photo Jean-Michel GJH.)  
Le n° 27 F-BLHF réservé pour Air Neige n'a pas obtenu son CdN français mais a bien porté l'immatriculation qui lui était réservée. (Photo Jean DELMAS, au Bourget, le 30 octobre 1963)



10

C'est au sein d'Air Alpes que Robert retrouve en 1973 une activité aéronautique en montagne à Courchevel, Méribel, Val d'Isère et l'Alpe d'Huez. Les stations de sports d'hiver locales de Pra-loup et du Sauze (Alpes de Haute Provence) s'étant étoffées, il retourne à Barcelonnette pour le compte d'Air Alpes avec un 'Cessna 200', puis un 'Pilatus', et réalise 150 vols durant les trois mois d'hiver, mais les résultats ne sont pas suffisants pour assurer une rentabilité. Au cours de l'été, avec un 'Pilatus', il est chargé d'opérations anti-grêle dans les vignobles des Côtes du Rhône, du Beaujolais et de Bourgogne. En novembre, c'est sur un 'Twin Otter' turbomoteur d'une capacité d'une vingtaine de passagers qu'il effectue des liaisons aériennes régulières sur Lyon, Zurich, Marseille ou Toulon, Corse, Barcelone ou Milan. Au cours de l'hiver 1973-74, depuis Barcelonnette, des vols vers Gap ou Nice sont réalisés avant de reprendre en été les opérations anti-grêle sur les régions viticoles. En 1975 et 76, Robert poursuit les vols à Air Inter et participe à la liaison aérienne Paris-Gap. En 1976, Robert achète une vieille ferme en ruine qu'il 'retape' lors de ses journées de repos, et n'oublie pas la montagne en effectuant ballades, randonnées en ski, sans oublier un marathon en ski de fond dans le Jura. Pour 1977 et 78, 700 heures de vols sur Paris-Courchevel en hiver, et l'été, des liaisons sur la Corse. C'est sur 'Fokker 27', que Robert effectue les liaisons habituelles sur Paris-Chambéry-Marseille-Barcelone-Milan-Paris ou Paris-Rennes-Lyon-Bordeaux. Les 'Fokkers' sont remplacés en 1980 par des 'Twin Otters' sur les grandes lignes. En juillet 1980, préparation de la 31<sup>ème</sup> Expédition en Terre Adélie pour un départ en décembre. Robert Chauchon est nommé Chef d'hivernage et de district de cette 31<sup>ème</sup> Expédition en Terre Adélie (26 personnes), dont le retour a lieu en décembre 1981.

## ROBERT CHAUCHON : DES GLACES ARCTIQUES AUX NEIGES ALPINES

A son retour d'Antarctique, Robert retrouve sa vieille ferme au hameau de Chaudon sur la commune de Méolans-Revel (Alpes de Haute Provence). Celle-ci est devenue habitable, mais il reste à l'aménager, à cultiver le jardin, couper du bois de chauffage, un peu de montagne ou de ski, ou encore un peu d'aviation. Sur le plan culturel, Robert est instructeur bénévole d'une association sportive scolaire locale, et trouve le temps de peindre, de sculpter, de gribouiller ou de réunir des notes.



Robert Chauchon en 2014

Robert Chauchon décède à Gap, le 10 décembre 2015, à l'âge de 93 ans. Après que ses cendres soient dispersées dans les environs de sa bergerie, en mai 2016, une plaque commémorative est inaugurée sur le mur extérieur du centre de Vol à Voile de l'Ubaye à l'aérodrome de Barcelonnette.



### **Sources :**

*Adaptation de l'ouvrage 'des Régions Polaires à la Provence' de Robert Chauchon*

*Documentation Alain Genève, Documentations diverses et extraits de sites Internet*

*Avec l'aimable collaboration du Centre de Vol à Voile de l'Ubaye (CVVU), de l'Amicale des Anciens d'Air Alpes, Espace des Mondes Polaires.*

*Nous remercions toutes les personnes qui ont collaboré à nos recherches, mais aussi toutes celles qui n'ont pas donné suite à nos courriers. .*