

Robert CHAUSSAT (1907-1997)

Victor Robert Paul CHAUSSAT est né le **30 septembre 1907** à 5 heures du matin au lieudit Viers à Beissat, plus petite commune du canton de La Courtine, dans le département de la Creuse (23), région du Limousin.



Il est le fils de Lucien Emile Clément CHAUSSAT (peintre en bâtiments) et d'Alexandrine, dite Marie, MURAT. Le couple aura deux enfants, Robert et Olga.

A 5 ans, en **1912**, Robert prend le chemin de l'école de Beissat. En octobre **1919**, il est pensionnaire à l'École Primaire Supérieure de La Souterraine (Creuse). Suivant le désir de ses parents, il prépare l'École Normale d'instituteurs et il est reçu au concours d'entrée à Guéret (Guéret) en **1924**. Après 3 ans d'internat, il obtient le Brevet Supérieur.

Robert, de la classe **1927**, est recruté à Guéret (Creuse) sous le n° 1350, pour effectuer son service militaire. Sa fiche signalétique indique : cheveux châtain, yeux marron, front bombé, nez rectiligne, visage ovale, taille 1,67 mètre. Il est appelé le 17 novembre **1927** au 18^e Régiment du Génie (transmission) à Nancy. Il s'inscrit au cours de correspondance de l'école centrale de TSF (Télégraphie Sans Fil). Il est nommé Caporal en **1929** et démobilisé le 15 mai **1929**.

Très tôt, Robert CHAUSSAT a manifesté des goûts pour la mécanique. Attiré par l'aviation, il intègre, le 22 octobre **1929** en qualité de radio, l'Aéropostale créée par Marcel BOUILLOUX LAFONT qui, depuis Toulouse, tente de créer des lignes aériennes vers l'Afrique et l'Amérique du Sud. Robert CHAUSSAT va connaître le chef implacable Didier DAURAT mais aussi les pilotes Antoine SAINT-EXUPÉRY, Jean MERMOZ, Marcel REINE, Henri GUILLAUMET, Lionel de MARMIER et bien d'autres qu'il secondera comme mécanicien puis rapidement comme radionavigant.



*Photo de gauche, en Avril **1932** à Casablanca (Maroc) les mécaniciens de l'Aéropostale devant un Laté 26.*

le secteur de l'Amérique du Sud.

*Photo de droite, le 29 mai **1934**, arrivée à Buenos-Aires (Argentine) du 2^e courrier 100 % aérien, de droite à gauche, Robert CHAUSSAT, Léon ANTOINE, Henri GUILLAUMET*

Le 5 juillet **1935**, Robert obtient son brevet élémentaire de navigateur et le 13 novembre **1935**, son brevet de radio navigant. On le trouve toujours dans cette zone de l'Amérique latine, en **1939** comme affecté spécial pour assurer le courrier, donc loin de la zone des combats.

Robert se marie le 22 avril **1939** en mairie de Rio de Janeiro (Brésil) avec Marguerite BERTHOLD.

Le 15 novembre **1939**, il réussit son brevet de pilote de tourisme.



Le 27 juin **1940**, la ligne est arrêtée, à la suite de l'armistice entre la France et l'Allemagne et les avions rassemblés à Buenos-Aires (Argentine). La presse de différents pays sud américains publie l'Appel du Général de Gaulle, que Robert CHAUSSAT découvre mais par manque de renseignements il attendra.

Par le bouche à oreille, il sait que les Anglais ne capitulent pas et même qu'ils recrutent pour le convoi en Angleterre d'avions livrés par les Etats-Unis. Robert CHAUSSAT postule auprès du Consulat britannique au mois de septembre **1940**.

Courant novembre 1940, dans l'inaction, il informe deux de ses camarades, André CHAMPALOUX et Maurice CARBONNELLE de l'existence du convoi appelé « Ferry Command » et tous retournent voir le consul. Celui-ci conseille au trio d'embarquer sur le paquebot *Mendoza* qui doit rejoindre la France sur ordre du Gouvernement de Vichy, affirmant, haut et fort, que jamais le bateau n'atteindrait un port français contrôlé par Vichy.

Le 10 janvier 1941, les trois amis quittent Buenos-Aires, ignorant totalement les aventures que l'avenir leur réservait. Le 14 janvier 1941, le paquebot est arraisonné par un corsaire anglais *L'Asturias*. Un équipage de prise monte à bord. Après un long palabre, le paquebot est autorisé à se rendre à Punta-del-Este (Uruguay) après que les anglais aient quitté le bateau ; Après deux tentatives, le paquebot repart, toujours escorté de *L'Asturias* qui est relevé le 21 janvier 1941 par le croiseur *Norfolk* qui impose un nouvel équipage de prise. Après plusieurs changements de cap, les deux navires arrivent le 27 janvier 1941 à Georgetown, capitale de l'Île d'Ascension. Escorté de deux croiseurs le paquebot repart atteint Freetown (Sierra Leone) le 1^{er} février 1941.

Interrogatoire des passagers, saisie du bateau, et... des appareils photos. Robert CHAUSSAT et ses deux camarades attendent toujours. Le 7 février 1941, ils embarquent sur le paquebot *L'Angola*. Le 13, ils sont à Funchal, capitale de Madère. Convoqué par le consul anglais, ils apprennent que leur demande est acceptée.

Ayant quitté le bateau, ils séjournent dans un hôtel, font du tourisme (photo à Madère en février 1941, à gauche Robert et à droite André Champaloux) et quittent l'île de 26 février 1941, sur le paquebot *Lima*, pour arriver le 28 à Lisbonne (Portugal).



Plusieurs connaissances leur donnent des nouvelles de la France.

Début avril 1941, après une visite médicale, ils obtiennent un visa d'entrée au Canada, mais... ce n'est que le 3 mai 1941 qu'ils quittent Lisbonne et embarquent pour atteindre New York, le 12 mai 1941. Ayant perçu quelque argent au consulat, ils prennent le train le 13 juin 1941 pour Montréal (Canada), atteint dans la soirée. Dans les jours qui suivent, ce sont les cours d'Anglais obligatoires mais également l'instruction du matériel radio sur les avions bimoteur *Hudson* et quadrimoteur *Liberator*.

Robert CHAUSSAT ayant obtenu son brevet de pilote en Argentine, apprend que cet avantage est apprécié et c'est aux commandes d'un *Hudson* qu'il effectue ses premiers vols dans la campagne environnante, mais son anglais est toujours déficient.

En novembre 1941, la France Libre réclame les trois amis, Robert CHAUSSAT (radio à Air France), André CHAMPALOUX (pilote à Air France) et Maurice CARBONNELLE (mécanicien navigant à Air France) afin de les intégrer aux Lignes Aériennes Militaires (L.A.M.) organisées à Damas (Syrie), par le Colonel Creusois Lionel de MARMIER.

Le 28 avril 1942, Robert signe son engagement à la F.L (France Libre) à Montréal (Canada). Il est nommé Sous-lieutenant le même jour.

Le fleuve Saint-Laurent étant gelé et inutilisable, c'est le 15 mai 1942 que le trio embarque sur le cargo *Jean JADOT*, après une année à Montréal. Le 6 juin 1942, c'est l'arrivée à Liverpool (Angleterre) et la visite à *Patriotic School* à Londres pour les interrogatoires obligatoires qui vont durer trois jours.

Le 13 juin 1942, Robert signe son engagement au F.A.F.L. (Forces Aériennes Françaises Libres) n° 35018 à Londres, en qualité de Sous-lieutenant radio navigant.

Le 14 juillet 1942, Robert CHAUSSAT assiste au défilé des troupes françaises en présence du Général de GAULLE. Le 17 juillet 1942, il quitte Londres à destination du camp de Wilmslow, près de Manchester (Angleterre). Le 27 juillet 1942, il est à Glasgow (Ecosse) où, avec douze F.A.F.L., ils embarquent sur le paquebot *Narcunda* en direction de la Syrie.



Après onze jours de navigation, ils atteignent Freetown (Sierra Leone) où Robert CHAUSSAT est passé dix-huit mois plus tôt. Le séjour va durer jusqu'au 3 septembre 1942, date à laquelle les trois copains embarquent sur le cargo *Thysville* et arrivent à Lagos (Nigeria), puis à Douala (Cameroun) le 25 septembre 1942 où ils sont fêtés par les autorités.

Le 10 octobre 1942, ils embarquent sur le cargo *Cap El Hank*, stationnent à Libreville (Gabon) et le 17 à Port gentil (Gabon), puis le 20 à Pointe Noire (Congo) qui est le terminus sur mer. Par le train bleu, ils atteignent Brazzaville (Congo). Le 1^{er} novembre 1942, c'est la rencontre avec le Général LECLERC et d'autres personnalités.

Photo page précédente, en 1942 à Damas, Le Sous-lieutenant Robert Chaussat rejoint les L.A.M.



Le 8 novembre 1942, c'est l'annonce du début du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord. Le 14, c'est la livraison des deux premiers avions, des *Lockheed 18*. Dès le 16, c'est le premier courrier régulier. Le 18 novembre 1942, c'est le deuxième courrier de Robert CHAUSSAT à Damas (Syrie) avec escales à Fort Lamy (Tchad) et Khartoum (Soudan) où il rencontre de très nombreux amis. Puis ce sera la routine des vols, l'arrivée de nombreux effectifs pour l'entretien des avions. Mais aussi l'extension de nouvelles lignes Madagascar et Djibouti.

Photo, mars 1943, Robert à la station radio des L.A.M (Lignes Aériennes Militaires).

Robert CHAUSSAT connaîtra le Tibesti (Tchad), le Fezzan, Syrte et Tripoli (Lybie), Le Caire (Egypte), Alger (Algérie). Le 1^{er} avril 1943, il obtient son brevet de pilote militaire. Le 30 mai 1943, l'équipage, les Colonels (pilotes) de MARMIER et MORLAIX, le Lieutenant THOMAS (mécanicien) et le Sous-lieutenant CHAUSSAT

(radio) transportent le Général de GAULLE de Gibraltar à Alger.

Photo du 30 mai 1943, Robert Chaussat ouvre la porte de l'avion pour la descente du Général de Gaulle à Alger.

Le 6 août 1943, avec le Colonel de MARMIER et d'autres, il emmène le Général de GAULLE pour une tournée au Maroc. Le 11 octobre 1943, c'est un vol spécial en Union Soviétique, avec séjour à l'hôtel Savoy, rencontre avec certains de l'escadrille du « Normandie », visite de la ville où les spectacles fonctionnent normalement. Le 13 novembre 1943, sur le retour et de passage au Caire, les français sont fouillés par les anglais (*toujours la perfide Albion*).

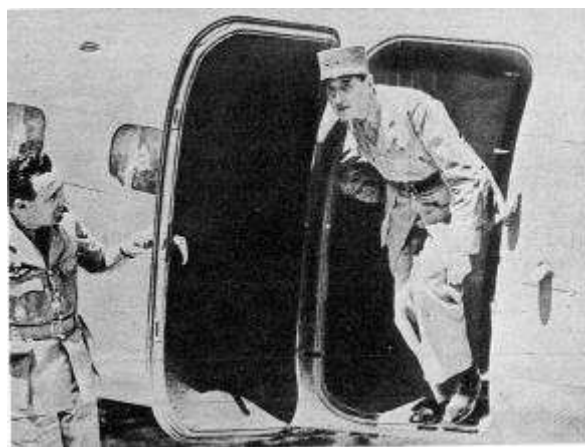
Début 1944 est créée à Alger une Direction de l'Aéronautique Civile. Les L.A.M. (Lignes Aériennes Militaires), pure création du Colonel de MARMIER, qui atteignent vingt-cinq mille kilomètres, sont dissoutes.

Le 6 juin 1944, c'est le débarquement en Normandie. La joie est grande, l'émotion aussi. Le débarquement de Provence Le 25 juin 1944, Robert CHAUSSAT est nommé Lieutenant. De MARMIER, nommé Général, part avec un certain nombre de son personnel et ... du matériel à Alger. Robert CHAUSSAT demande son affectation à Damas où les relations sont meilleures. Août 1944, la Libération de Paris est plus qu'appréciée.

Le 9 octobre 1944, Robert CHAUSSAT, très ému, atterrit à Marignane (Marseille). C'est le retour en France.

En cette fin d'année 1944, c'est la liaison Damas-Paris, mais aussi Djibouti, Madagascar, Téhéran (Iran), le Liban avec continuité dans les premiers mois de 1945. En mai, ce sont les manifestations antifrançaises en Syrie, avec soulèvement, encouragés par les anglais.

Le 8 juillet, 1945 Robert CHAUSSAT inaugure la ligne Damas (Syrie)-Ankara (Turquie). Fin juillet 1945, il participe au long périple avec un « Dakota » qui va le conduire dans le golfe Persique à Bahrein puis Karachi (Pakistan), Delhi, Calcutta et Madras (Inde), Colombo et Ceylan (Sri Lanka).



Le 15 août **1945**, c'est le départ pour la Chine avec arrêt à Myitkyina (Birmanie), Kunming (Chine) puis retour le 29 août **1945** par Dinjan (Inde) dans la vallée du fleuve Brahmapoutre, Calcutta (Inde) et Damas (Syrie). Puis... ce sera la routine des vols de la France vers l'étranger.

Le 6 juin **1946**, Robert CHAUSSAT est démobilisé. Il est âgé de trente-neuf ans. Il réincorpore la compagnie AIR FRANCE. Il est affecté à Orly sur les nouveaux avions américains reçus, les quadrimoteurs *Douglas DC4* (340 km/h) suivi des *Lockheed Constellation 749* (450 km/h).

Le 5 mars **1947**, il est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. En **1947**, on le retrouvera dans l'équipage du Commandant HENNEQUIN, lors de l'inauguration de la ligne sur Shanghai (Chine) sur avion quadrimoteur *Douglas DC4*.

Robert se remarie le 29 septembre **1947** à St Maur des Fossés dans le Val de Marne (94) avec France Sylvia PERRIN, qu'il a connu le 11 juin 1942 à Londres en tant qu'auxiliaire féminine dans les F.A.F.L. Du couple naîtront 3 enfants, Jean Pierre, Martine et Danielle (devenues toutes deux hôtesses de l'air).

En janvier **1949**, Robert commence son entraînement de pilote de ligne.

Le 26 avril **1950**, Robert effectue son 1^{er} vol en tant que pilote sur *Constellation*, sur le parcours Orly-Lydda (Tel-Aviv en Israël) et retour. Cette nouvelle fonction va durer plus de 12 ans.

Photo en mai 1950, Robert au poste de pilotage d'un Lockheed Constellation grand quadrimoteur à hélices, de transport commercial.



En septembre **1951**, Robert demande son affectation à Madagascar pour assurer le tronçon Tananarive - Ile de la Réunion - Ile Maurice, peu après prolongé de Tananarive à Nairobi au Kenya, en 5 heures de vol. Ce secteur exploite aussi les lignes intérieures de Madagascar et des Comores.

En février **1956**, Robert rentre à Orly pour passer sa qualification sur *Constellation 1049*, dit *Super Constellation*. Autre stage en janvier **1960** pour se former sur *Super Star 1649*, le dernier des *Constellations* plus grand et plus rapide (500 km/h).

Le 16 août **1962**, à Tananarive, après 33 années d'activités et 24 000 heures de vol, Robert prend une retraite bien méritée et se retire avec son épouse à La Baule-Escoublac en Loire Atlantique (44) où la maman de Robert tient une librairie.

Il est décoré de la Médaille Coloniale, de la Médaille Commémorative et de la Médaille aéronautique (vermeil) le 19 décembre **1963**.

Et puis... un jour, c'était le **5 septembre 1997**, à quelques jours de ses 90 ans, Robert CHAUSSAT s'en fut pour un dernier vol. Il quitta La Baule pour rejoindre ses copains, ceux de l'Aéropostale et ceux de la France Libre. Ceux qui avaient la foi dans leur volontariat. Il est inhumé dans le cimetière de la ville de La Baule-Escoublac.

Sources & remerciements :

Jean Pierre CHAUSSAT, fils de Robert CHAUSSAT

Jean BONNET

« 30 ans d'aviation dans le ciel creusois 1909-1939 » livre de Roland TÉTARD

Les Archives Départementales de la Creuse à Guéret (23) → www.creuse.fr

Les Archives du Service Historique de l'Armée de l'Air à Vincennes → www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr

Yves MORIEULT → www.francaislibres.net

Revue ICARE n° 102 → www.revue-icare.com

Mise en œuvre en 2011 par Fernande BONNEMAIN → www.airmemorialcreusois.fr