

Jerry Jones et Joe Crosson

Bush pilots et autres racontars

Tout près d'Anchorage, Lake-Hood abrite la plus grande base d'hydravions au monde. Sur ses berges, l'Alaska Aviation Heritage Museum souhaite répertorier la grande aventure aéronautique aux confins du monde.

Bien que modeste, la collection du musée contient quelques petites pépites qui méritent de s'attarder dans les salles. La visite permet de comprendre comment les hommes et les machines ont pu conquérir cette magnifique terre hostile et immense. Fondée en 1977, l'Alaska Historical Aircraft Society avait pour mission de préserver, de dévoiler et d'honorer la richesse du patrimoine aéronautique du 49e Etat des USA. En 1979, cette société se transforma en association à but non lucratif et a gardé ce statut depuis. Elle survit grâce à la générosité de quelques donateurs, des abonnements, des recettes (visiteurs et produits dérivés) et des subventions de l'État. Des dons divers d'avions ou de matériels ont permis à cet organisme de s'agrandir

Lake-Hood





Chauffe moteur



Alaska Aviation Heritage Museum



Flotteur et *Tundra tyres*

au fil des ans et d'ouvrir de plus en plus de salles. Le site alaskaairmuseum.org en continuelle évolution fournit un bon aperçu de ses missions et de sa collection.

Flying *cow-boys*

Contrairement à la plupart de tous les autres musées, il est possible, dans le hangar 4 (appelé le *White Shelter*, car il est couvert d'un toit blanc et sert à entreposer des avions en bon état et d'autres en attente de rénovation) de se promener et de toucher (délicatement si possible) les machines qui sont exposées. Ce privilège se trouve doublé par la possibilité de parler, dans le hangar 5, avec les bénévoles qui restaurent des avions. Lors de ma visite, j'ai pu ainsi voir un *American Pilgrim*. C'est un avion assez rare : seuls dix exemplaires ont été fabriqués. Motorisé avec un moteur de 575 ch, il pouvait transporter jusqu'à neuf passagers ou près d'une tonne de charge utile. Une de ses grandes qualités résidait dans sa capacité à se poser sur des surfaces fort courtes, ce qui en Alaska est toujours un avantage indéniable. La qualité du travail de rénovation et la gentillesse du personnel ajoutent une touche humaine à cette visite.

La dernière frontière des Etats-Unis n'a pas été conquise par des *cow-boys* montés sur des mustangs, mais par des pilotes qui chevauchaient des oiseaux mécaniques. Un séjour en Alaska permet d'appréhender sans ambiguïté la nature du terrain : de la toundra, des montagnes, des lacs, des forêts, le tout peuplé d'animaux tels le grizzli, l'ours noir et au nord l'ours blanc. En 1920, 55 000 habitants vivaient sur un territoire de 1 717 854 km^2 dont le relief accidenté est considéré comme un des plus difficiles pour voyager. De plus, l'essentiel de la population habitait dans des endroits reculés. Seulement 6 000 personnes demeuraient dans les plus grandes villes : Juneau (qui est maintenant la capitale de l'Etat), Anchorage et Fairbanks. Le bateau permettait de ravitailler les hameaux le long des côtes. A l'intérieur des terres, une voie de chemin de fer reliait Anchorage à Fairbanks et Seward. Les rivières, en été, constituaient un excellent, mais relativement lent, moyen de communication. Durant les très longs mois d'hiver, seuls les traîneaux à chiens avaient accès à la plus grande partie du pays.

Une heure en avion, une semaine à pied

Au début du siècle dernier, des visionnaires se rendirent compte que l'avion allait constituer le moyen de communication idéal dans cet immense pays. Pour rentabiliser les investissements, il fallait instaurer un service commercial qui répondait aux besoins des habitants. Les chercheurs d'or, les trappeurs, les chasseurs, les pêcheurs,



Tundra tyres

Publicité pragmatique



944 : Stinson *(Gullwing)* AT-19 Reliant N-79548





Exposition de skis

le courrier, etc. constituaient et constituent toujours une base stable de clients potentiels. Le premier pilote à créer une compagnie aérienne fut Roy Jones. Northbird, sa compagnie, possédait un seul avion dans le Sud-Est de l'Alaska, proche de la frontière canadienne, notamment de Prince-Ruppert et des îles Charlottes. Le pilote desservit toutes les petites communautés de cette portion de territoire jusqu'en août 1923, quand son Curtiss s'écrasa sur le lac Heckman. Son pilote s'en tira sans blessure ainsi d'ailleurs que son passager. Malgré cet accident, il avait démontré que le transport aérien était une activité économique viable dans ce pays.

A la même époque, à Fairbanks, un enseignant de mathématiques et de sciences du secondaire originaire du Dakota du Nord, arrive à la même conclusion et décide de changer de métier. En 1924, Carl Ben Eielson convainc un groupe d'hommes d'affaire de la ville de créer une compagnie d'aviation, The Farthest North Aviation Company, et d'investir dans un Curtiss JN-4. Il se met à transporter du courrier et des passagers. A l'époque Fairbanks est un centre de liaison important pour les opérations minières en l'Alaska. Avec son avion, Eielson transporte le personnel sur son lieu de travail. Comme le dit avec humour la publicité « *Fly an hour or walk a week* », l'avion raccourcit considérablement les distances dans un environnement sans voies de communication et difficile d'accès.

Carl Ben Eielson devint rapidement un spécialiste des vols dans le Grand-Nord. Son exploit le plus célèbre fut son raid de la côte nord de l'Alaska (Point Barrow) au Spitzberg, en Norvège, soit 2 200 nautiques sur des régions polaires. Accomplir un tel voyage en avril 1928 relève ou de la folie, ou d'une détermination inconcevable. Dans ces contrées, la boussole donne des indications parfois fantaisistes et rien au sol ne permet de tenir une navigation précise. De plus, à l'époque, la fiabilité des moteurs n'avait pas atteint celle que l'on connaît aujourd'hui... Il obtint pour ce vol le célèbre *Harmon-Trophy* : Lindbergh, Dieudonné Costes ou plus tard Steve Fossett et Bertrand Piccard reçurent cette récompense internationale.

Redde Caesari quae sunt Caesaris?



C'est Jørn Riel qui m'inspira le titre de cet article (rendons à cet auteur danois ce qui lui appartient). Ses livres comme La vierge froide et autres racontars, Un *gros bobard* et *autres racontars* sont des histoires extraordinaires sur des chasseurs groenlandais. Folie, tendresse, humour, une explosion de bonheur et de rire à leur lecture. Dans *Le Voyage à Nanga*, un racontar exceptionnellement long, la délicieuse Ma Kin Mahoon tombe du ciel avec un Avro Avian III (avion avec lequel Amelia Earhart traversa les Etats-Unis dans les deux sens). La pilote ravit le cœur d'un des chasseurs (Halvor) pour s'envoler ensuite avec lui vers le Nanga-Parbat (8 125 m) dans la chaîne de l'Himalaya.



Lake-Hood

L'aviateur perdit malheureusement la vie le 9 novembre 1929 en Sibérie alors qu'il portait secours à l'équipage du navire Nanuk en difficulté. Après deux mois de recherches auxquelles ont participé des pilotes russes, l'épave de son avion fut localisée par son ami Joe Crosson, qui est lui-même considéré par beaucoup comme le plus grand pilote de l'histoire de l'aviation en Alaska. Il accompagna Eielson en Antarctique et fut le premier pilote à survoler ce continent. En 1932, il atterrit avec un Fairchild 71 sur un glacier du Mont McKinley pour porter secours à un alpiniste en difficulté.

La longue liste des pilotes qui ont été à l'origine de l'aviation dans les cieux de l'Alaska peut être consultée dans la première salle du musée. Un panneau détaille la vie aéronautique de chaque aviateur. On s'aperçoit rapidement qu'une partie d'entre eux ont perdu la vie dans cette nature sauvage. Pourtant leur contribution au développement de ce futur Etat américain s'avéra essentielle. Tous ces pilotes démontrèrent que l'avion pouvait désenclaver la quasi totalité des hameaux du 49e Etat. Pratiquement aucun endroit n'était dorénavant inaccessible en été comme en hiver. En fait, ces aviateurs devinrent des facteurs, des transporteurs de fonds, des épiciers, des agents commerciaux, des trappeurs et des secouristes soit en transportant des blessés, soit en apportant des médicaments. Ils sauvèrent ainsi de nombreuses vies.

Ils jetèrent par la même occasion les bases de l'aviation commerciale qui continue jusqu'à nos jours à animer de manière importante la vie économique de cet état. Si on projette l'ascension du Mont McKinley, on contacte un opérateur qui amène alpinistes et matériel sur un glacier. Pêcheurs et chasseurs qui souhaitent assouvir leur passion embauchent un pilote qui les déposera soit sur les bords d'un lac soit sur piste au milieu de la toundra. Des skieurs de randonnée devront aussi utiliser ce moyen de transport pour éviter les longues marches d'approche épuisantes et dangereuses (les grizzlis adorent les skieurs qui leur apportent de la nourriture à domicile). Comme le réseau routier est toujours très peu développé et que les distances sont très grandes, l'avion (plutôt que l'hélicoptère trop cher) reste le moyen de transport idéal pour voyager.



Carl Ben Eielson

1943 : Grumman *Widgeon* N-13122



1944 : Grumman *Goose* G-21A N-789




Noel Wein


Traîneau à bombes pour un B-24


Roy Jones



L'esprit des lois

A la fin des années 1920 et au début des années 1930, les compagnies d'aviation se développèrent rapidement. Cependant, la nature du business (population faible et base industrielle limitée) couplée avec les difficultés rencontrées par les pilotes (atterrissages dans des endroits inimaginables par tous les temps, et donc risques de casse importants) obligeaient les sociétés à fusionner ou à être rachetées par des firmes plus importantes. La libre entreprise s'applique aussi dans le nord du continent américain. Dès 1935, le service aérien couvrait l'ensemble du pays et chaque groupe important possédait une part du marché. Cependant, de nombreux opérateurs indépendants offraient aussi leurs services.

Comme il fallait rentabiliser les vols, les aviateurs ne s'embarrassaient guère des contraintes de poids maximal et la répartition des charges dans leur avion. Pratique qui, je dois l'admettre, transpire encore légèrement aujourd'hui quand on voit comment certains *bush-pilots* chargent leur appareil. En 1926, le *Air Commerce Act* fut adopté par le congrès des États-Unis. En 1934, pour faire respecter cette loi, un inspecteur arriva en Alaska. Il ne fut pas reçu avec du goudron et des plumes, mais l'essence même du *bush-pilot* d'Alaska étant d'être rébarbatif à toute contrainte, la vue d'un officiel envoyé par Washington provoqua rapidement une fronde. Surtout que l'individu avait la prétention de demander aux indigènes de respecter la loi. Un bras de fer s'engagea entre l'administration qui voulait augmenter le niveau de sécurité des vols et les pilotes. Ces derniers réagirent vivement car ils pensaient que ces règlements ne s'adaptaient pas à leur pays et risquaient de les acculer à la faillite. En pratique, un respect plus strict des lois conduisit certains opérateurs à fermer leur entreprise. Après divers courriers, un compromis fut adopté, qui permit d'augmenter la sécurité. Petit à petit, le département de commerce et ensuite le *Civil Aviation Authorities* (CAA), l'ancêtre de la FAA, instaura des règles qui rendirent les vols dans cet environnement risqué et très compétitif beaucoup plus sûrs. Pour ces pilotes qui avaient redéfinis les limites de l'aviation, une page de l'histoire venait d'être tournée. Malgré cela, la vie de bush-pilot reste et restera toujours aventureuse.

Innovations

Tout au long du siècle dernier, différentes administrations (fédérales ou locales) ou entreprises privées équipèrent les villes principales et des coins perdus d'aérodromes et de pistes en terre. Cependant, il


P-38, campagne des îles Aléoutiennes


American Pilgrim


American Pilgrim

était impossible ou trop cher de construire des terrains sur tout le territoire. Comme les pilotes souhaitaient utiliser leurs talents pour en faire commerce, ils durent inventer des mécanismes, techniques, objets qui leur permettaient d'honorer leur contrat. La troisième salle du musée expose toutes ces trouvailles qui rendirent l'aviation en Alaska si performante. La plus célèbre d'entre elles, fut le *Tundra tyre* ou *Alaska bush tyre*. Ce pneu qui peut atteindre jusqu'à 35 pouces de diamètre permet d'atterrir sur les surfaces les plus cahoteuses. Son diamètre couplé à une basse pression autorise une absorption maximale des chocs et augmente la distance entre le sol et l'hélice, l'écartant ainsi des projections. Une visite de nos jours dans n'importe quel aérodrome du 49e État démontre que ce pneu équipe une grande majorité des avions. Il se décline en différentes tailles et autorise même des atterrissages sur glacier. Les skis étaient indispensables en hiver, mais le plus étonnant fut l'ingéniosité des pilotes pour chauffer leur moteur. Par des températures de moins 40 ou moins 50°, les aviateurs évitaient si possible d'arrêter leur machine lors des escales. Autrement, ils utilisaient diverses techniques. La plus exotique consistait à faire couler l'huile et la conserver dans un container où, bien entendu, elle gelait. Avant de partir, elle était réchauffée sur un réchaud de camping. L'avion était aussi protégé avec une couverture et le même réchaud pouvait, à l'aide d'un tuyau, apporter la chaleur nécessaire au lancement du moteur. Je passe sous silence tous les inconvénients mineurs qui affectaient les vols dans ces


Waco



Stearman 2CB 1


Joe Crosson et son Fairchild au McKinley

contrées glacées : gel des surfaces de contrôle, des roulettes de queue, etc. Côté lac, les tentatives furent multiples. Un joli flotteur en bois est exposé et on peut même regarder sa structure interne. De même, différents moteurs sont entreposés et l'un d'entre eux est animé, ce qui permet de voir le mouvement des cylindres.

Les innovations concernaient aussi les avions et un panneau est dédié au De-Havilland *Beaver*, le célèbre avion canadien qui permit un essor important dans le transport des passagers. Après avoir retenu les conseils de *bush-pilots* canadiens, les ingénieurs de l'entreprise créèrent une machine aux qualités parfaitement adaptées à l'Alaska. Elle possède beaucoup de puissance et décolle et atterrit sur des surfaces courtes (STOL – *Short take off and Landing*). On peut facilement interchanger les roues, les skis ou les flotteurs. De larges portes permettent un chargement et un déchargement rapide quel que soit le côté le long du dock. Durant la conception, un ingénieur fit remarquer à un pilote que toutes ces contraintes allaient rendre la vitesse de croisière assez misérable. L'aviateur lui répondit qu'il avait seulement besoin d'aller plus vite qu'un traîneau à chiens. Le musée explique aussi que plus de 1 000 de ces avions sont toujours opérationnels et que certains pilotes qui ont un total de 10 000 heures d'hydravion n'ont jamais fait une seule heure sur roue.

La guerre oubliée

Le 3 juin 1942, des bombardiers japonais attaquèrent la bourgade de Dutch-Harbor sur l'île de Unalaska dans les îles aléoutiennes. Quelques jours plus tard, les 6 et 7 juin, les forces de l'Empire du Soleil levant envahirent les îles de Kiska et de Attu. Ainsi commença la campagne des îles aléoutiennes. Ce chapelet de plus de 300 îles volcaniques, qui forment une chaîne en arc de 1 900 km de long, part du sud de l'Alaska pour terminer à côté de la péninsule du Kamtchakka en Sibérie. Le climat est océanique avec des températures annuelles assez constantes en moyenne de 3 °. Par contre, avec environ 2 m d'eau de pluie par an et un brouillard quasi quotidien, le climat de ces régions n'est pas propice à l'aviation. Pourtant les Américains établirent une base opérationnelle sur l'île d'Adak et commencèrent à bombarder les positions japonaises. Le temps principale-

Biblio

De nombreux livres sur les *bush-pilots* ont été publiés. Tous ceux que j'ai pu trouver étaient en anglais. Ils relatent cette magnifique épopée en Alaska et dans le nord du Canada qui fait rêver. On peut les trouver au musée, en consultant des sites Web de vendeurs de livres ou encore sur e-bay.

The Flying north, Jean Potter

Alaska Bush Pilots, In the float country, Andie Satterfield

Alaska bush Pilots Sourdough sky, Stephen Mills

Noel Wien : Alaska Pionner bush pilot, Ira Harkey

Cowboys of the sky The story of Alaska bush pilot, Steven Biblio C. Levi

Bush pilot, Arnold Griese

Nine lives of an Alaska Bush Pilot, Ken Eichner

Jorgy : the Life of Native Alaska Bush Pilot and Airline Captain, Holger « Jorgy » Jorgensen

Glacier pilot, Beth Day


Rénovation d'un *American Pilgrim*



En compétition avec un moyen de transport plus traditionnel



Un Pilgrim en 1953

ment causa des pertes en hommes et machines. Sur le terrain, plus de 1 200 soldats furent victimes du froid et du manque d'approvisionnement à cause de la configuration du terrain. En effet, le permafrost qui recouvre les îles n'autorise pas facilement le déplacement d'engins militaires à roues. Ce n'est que début août 1943 que pris fin cette bataille.

Le musée présente divers témoignages des combats qui se tinrent dans cette partie reculée du monde. Il faut aussi mentionner qu'une fois la Seconde Guerre mondiale terminée, l'armée américaine se retira et laissa les diverses îles dans un état écologique désastreux. Les Japonais ne firent pas mieux. De nombreuses espèces animales souffrirent de la présence des deux camps, au point d'ailleurs de pratiquement disparaître. Tout fut laissé sur place. Pour oublier ce désastre écologique, il faut sortir du musée et regarder deux superbes avions exposés en plein air. Le musée utilise le Grumman *Goose* et le Stinson *Gullwing* pour proposer des baptêmes de l'air au public. Pilotés par des bénévoles, ces appareils volent aussi lors d'événements particuliers. Plus loin, quelques tables placées au bord du lac offrent une vue imprenable sur la circulation aérienne de Lake-Hood. Le site liveatc.net vous permettra d'écouter le trafic aérien dans cet endroit. Il suffit de cliquer sur le lien *Top 50 Live ATC Feeds*. PALH est le code de Lake-Hood. Sur place, le spectacle est permanent. Des avions quittent la berge, font chauffer leur moteur, décollent et reviennent. Aux heures de pointe jusqu'à 500 atterrissages et décollages sont enregistrés sur le plan d'eau. D'ailleurs, une promenade autour du lac montre que le pourtour est entièrement rempli d'avions. Je n'avais jamais vu cela. Et si vous n'êtes pas satisfait, à côté, une piste en dur accueille d'autres avions. Bien entendu, l'aéroport international d'Anchorage se trouve aussi dans le même secteur.

Il ne faut pas quitter le musée sans avoir vu quelques films. Si vous êtes intéressés par la guerre des îles aléoutiennes, le film *Report from the Aleutians* devrait vous captiver. Il décrit la vie au quotidien des Américains durant cette guerre. Je conseille particulièrement *Bush-pilots of Alaska et Alaska Float plane Flying*. A la fin de la projection, une épiphanie s'imposera pour vous révéler que vous devez irrémédiablement changer votre vie. L'achat d'un Piper *Super-Cub* et un déménagement aux confins du monde vous paraîtront comme une évidence. *A born again* pilot sortira du musée.

Merci à Norm Lagasse, directeur du musée pour son accueil et son aide, ainsi qu'à Marc Bacon

Texte : Pierre-Philippe REILLER,
Photos : Auteur et Alaska Aviation Heritage Museum



Un *Pilgrim* en 1953