Flying lifestyle Les *bush*



Fidèles à l'esprit « frontier » qui demeure toujours vivace aux États-Unis, des pilotes américains s'évertuent à découvrir des surfaces d'atterrissage inexplorées.

Ils pratiquent ce qui fut jadis une activité courante, mais hélas disparue, durant l'âge d'or de l'aviation en France.

Un pays à la mesure des ambitions

Tout au nord des États-Unis à la frontière avec le Canada se trouve l'État de l'Ohio dont le nom provient du langage iroquois *ohi-yo*, qui veut dire grande rivière. La dernière période glacière a créé deux grands types de relief. Les grandes plaines du Nord-Ouest sont limitrophes à l'est avec le plateau des montagnes appalachiennes. Cette chaîne se compose d'un relief tourmenté de collines et de forêts. C'est sur ce terrain de jeu que de nombreux pilotes locaux viennent s'amuser. Tous sont mus par la même passion, ils s'évertuent à améliorer leur technique et à rechercher le plus de précision dans leur atterrissage.

Cette bande de copains se retrouvent à dix ou douze environ, deux fois par semaine pour partir à la découverte de leur pays. Très respectueux de leurs compatriotes, ils évitent de créer des nuisances sonores qui peuvent incommoder leurs voisins. Ils recherchent de nouveaux terrains où ils pourront poser les roues de leur machine. Cependant, la propriété privée étant considérée comme un droit sacré aux États-Unis, les pilotes contactent systématiquement les propriétaire, afin d'obtenir leur aval. Dans le cas de réponse négative, ils n'insistent pas et partent sans aucune rancune découvrir d'autres lieux de villégiature aéronautique. Généralement, la moitié des propriétaires contactés acceptent d'accueillir ce gang de potes.

Mais leurs désirs aéronautiques ne s'arrêtent pas à escalader avec leur machine des pistes pentues et techniquement délicates. Ils adorent aussi survoler les rivières et venir raser l'eau avec les pneus de leurs avions. Très accueillants, ils reçoivent avec gentilles-

pilots de l'Ohio







Le terrain de jeu des *bush pilots* de l'Ohio.

se leurs visiteurs, mais sachez que si vous partez voler avec eux, il vaut mieux maîtriser parfaitement les atterrissages en montagne dans les conditions les plus périlleuses. Il faut dire que tous ces pilotes ont été chercher leur inspiration en Alaska. Lors de différents voyages dans cet État, ils ont pu apprécier la virtuosité des pilotes locaux et les défis qu'ils entreprenaient. De retour à la maison, ils ont mis en application les leçons apprises.

Lors de leurs randonnées aériennes soit locales, soit nationales sur plusieurs jours, ils emportent toujours leur matériel de camping et montent leurs tentes à côté de leur avions. Ils s'installent le soir au coin d'un feu de bois pour parler, devinez de quoi, d'aviation. Sans rechercher une quelconque notoriété, ces explorateurs ont acquis une réputation qui déborde largement les frontières de leur État.

Qui sont donc ces *bush pilots* de l'Ohio dont la notoriété va grandissant dans leur pays ?

John Graham

Pierre angulaire des *bush pilots* de l'Ohio, John, comme la plupart de ses complices, possède sa ferme et bien entendu son terrain personnel. Dans son cas, sa passion aéronautique est quelque peu génétique : « *Mes parents avaient un J-3 Cub qu'ils ont vendu quand j'avais cinq ans. Pourtant à 15 ans, j'ai commencé à prendre des cours d'aviation et mon budget ne me permettait que trente minutes par mois. Heureusement, j'ai pu obtenir une bourse d'étude qui m'a permis de voler sans rouler sur l'or. Mais ensuite, j'ai passé mon permis de conduire et je n'ai plus volé jusqu'en 1985* ». A cette date, John et sa femme partent en Alaska où il contracte à nouveau le virus de l'aviation. « *A mon retour d'Alaska, je me suis acheté un Cessna 170 et j'ai construit une piste sur ma propriété. J'ai aussi rapidement installé des "Alaska bush tires", car j'ai immédiatement compris le potentiel qu'offraient ces pneus en Ohio* ». John commence donc à s'entraîner chez lui et au cours des ans change d'avion pour finalement trouver son bonheur avec un American Champion *Scout*. Il possède aussi un J-3 qu'il a acheté en partenariat avec un ami allemand. Ce dernier vient régulièrement s'entraîner chez John.

Il faut dire qu'il a les moyens de ses entraî-



Photo de famille, à Graham Field, le terrain de John Graham. Au premier rang : John Graham, Terry Dow, d'Oklahoma, Bill et Yvette Tracy, de Cleveland (Ohio), debout John Mead, du Massachussetts, Jim Masengill, du Tenessee, Rick Papp, de Warren (Ohio) et Tim Allen de New York. Le panneau ne peut pas être plus explicatif !

nements. En plus de la piste officielle, il peut revendiquer posséder jusqu'à dix-sept pistes d'atterrissage selon le lieu où paissent ses bêtes et le type de culture implanté. En moyenne, il compte sept à huit pistes utilisables à la fois, chacune ayant bien entendu ses caractéristiques propres : la plus pentue atteint 35 %. Il lui arrive parfois d'atterrir dans le sens de la descente (si la pente n'est pas trop forte) suivant les conditions météo. En plus, comme il était, par le passé, vendeur d'équipement agricole, il connaît tous les fermiers et il peut aisément échanger un tour d'avion contre une autorisation d'atterrissage.

A date, John peut revendiquer 13 000 heures de vol et uniquement sur des petits avions. Il faut dire qu'un jour, il est tombé sur une offre d'emploi qui cherchait un pilote pour surveiller les oléoducs. Il a passé son CPL, a acheté un *Scout* qu'il a équipé de « *tundra tires* ». « *Les Alaska bush tires me furent très utiles durant mes survols. Par exemple, un jour, j'ai vu qu'un bulldozer était en train de creuser près d'une de nos canalisations et risquait de l'éventrer. Un tel accident coûte très cher. J'ai pu me poser pas trop loin sur un terrain accidenté et avertir l'entreprise du problème* ». Malheureusement, la compagnie qui employait John a perdu un gros contrat ce qui l'a mis au chômage partiel. Il a décidé de créer sa propre entreprise (http://pipeline-patrol.com) et compte profiter de l'extraordinaire développement des gaz de schiste en Ohio.

John a acquis une sérieuse notoriété grâce à son *fly-in*. Tous les ans à la fin septembre ou début octobre, il convie les pilotes à venir partager trois jours aéronautiques sur ses terres. Ce rassemblement avait commencé sur une note confidentielle, mais au cours du temps, il a acquis une renommée nationale : « *Maintenant, entre 60 et 70 avions viennent atterrir chez moi. Certains d'entre eux arrivent de Californie, de Floride, du Maine et même de l'Alaska. On organise de grands barbecues et si certains pilotes désirent aller en ville, je leur prête soit une voiture, soit le pick-up de la ferme. Il est possible de camper près du terrain. Les riverains attendent avec impatience cet événement et profitent des démonstrations aériennes de certains pilotes. Comme j'habite proche d'une route très fréquentée, il n'est pas rare que les automobilistes s'arrêtent et regar-*



Chez John Graham, son aérodrome privé.



Paysage bucolique lors du *fly-in* 2011 des *bush pilots* à Graham Field.



Toujours pendant le *fly-in*, escale sur une île de l'ouest de la Virginie sur la Kanawa River. Une piste (privée) en herbe étroite de 550 m.



Le *Super-Cub* à pneus « toundra » de Rick Papp.

dent les machines en vol. Pour l'instant, tout est gratuit, mais comme je dois payer une assurance en responsabilité civile et que de plus en plus de pilotes au cours des quinze dernières années viennent, il va falloir que je réfléchisse sur la gratuité de cette manifestation. C'est regrettable, car j'adore cet esprit de liberté ». Il faut savoir que John n'a besoin d'aucune autorisation pour organiser ce meeting aérien.

La popularité de cette réunion se résume fort bien lorsque John raconte l'anecdote des T-shirt : « *Nous avions décidé d'imprimer quelques T-shirt avec le logo des Ohio bush pilots. Un de nos copains, Rick Papt avait décidé d'aller à un grand show aérien en Floride et il nous a raconté qu'il s'était senti comme une star de rock. Tout le monde reconnaissait le logo. Même la FAA lui a fait des compliments. Pourtant, nous faisons notre possible pour vivre cachés aux yeux de l'administration.* ». Une des raisons d'une telle popularité furent les nombreuses vidéos tournées et mises en ligne par Greg Swingle.

Greg Swingle

« *Quand en 2006, je suis revenu habiter dans la ferme de mon enfance, j'ai voulu découvrir du ciel ce magnifique pays de collines verdoyantes. Un ami m'a conseillé de construire un avion et deux ans plus tard mon Rans S-7 était prêt. Une fois la machine terminée, l'administration me concéda l'autorisation d'entretenir mon avion et uniquement mon avion comme un mécanicien qualifié. Puis je me suis mis à apprendre à piloter et au bout de 45 heures j'ai passé mon PPL et je suis parti en Alaska. C'est durant ce voyage, que j'ai vraiment appris à voler* » raconte Greg. Puis il a mis la post-combustion et a accumulé en trois ans et demi 1 800 heures de vol. Belle moyenne, mais il était motivé. En effet, il s'est mis non pas à courir derrière une fille, mais à voler pour aller la séduire. Becky demeure dans une ferme à trois heures de route ou à quarante minutes de vol. « *Même si ma chérie habite proche de chez moi, la géographie du terrain change complètement. En quelques dizaines de minutes, je passe des collines à un relief complètement plat* ». Ses multiples allers-retours ont contribué à augmenter très sensiblement son compteur horaire. De plus,


Le PA-14 de Tim Allen au décollage, d'une piste de 300 mètres de long…



Le Rans S-7 *Courier* de Greg Swingle.


Sur l'aérodrome des terres du père de Greg Swingle.



Le Rans S-7 *Courier* de Greg Swingle.

ils décidèrent d'aller se marier en Alaska. Tandis que Becky prenait un vol commercial, Greg, fidèle à sa philosophie se rendit à sur le lieu de la cérémonie dans son Rans. Mais il fit tout d'abord une halte à Anchorage pour embarquer sa promise et surtout pour régler le problème de l'état-civil. Aux États-Unis, chaque État possède sa propre procédure pour le mariage. En Alaska, il suffit de trouver une bonne âme volontaire et surtout pilote dans le cas précis, d'avertir le service administratif concerné, lui décliner l'identité de cet « édile » temporaire et lors de la cérémonie de faire signer le document par l'officiant qui n'a absolument pas besoin d'être un religieux ou un officiel. Les premiers pionniers administratifs ont dû se rendre compte qu'il était vain d'exiger de la population de trouver une figure officielle compétente.

Ainsi donc, de nombreux pilotes de l'Ohio se sont retrouvés à l'autre bout du pays entre un lac (Lake George) et un glacier pour célébrer le mariage de leurs deux amis. « *Comme on était au milieu de la nature, seuls des pilotes et leurs passagers ont assisté à la cérémonie. On a eu droit à du saumon local et John avait acheté un gâteau. Ce fut un moment mémorable* ».

Mais la deuxième spécialité de Greg, après les atterrissages délicats, est la vidéo. « *J'ai toujours aimé faire des films vidéos. J'ai même travaillé dans ce domaine lors de séjours dans le Colorado. Quand j'ai commencé à voler, faire des films sur le groupe de pilotes de l'Ohio fut une décision naturelle* ».

Sans aucune prétention commerciale, Greg charge ses films sur Internet pour le plaisir de tout le monde. Petit à petit, il a réussi à faire connaître cette bande de copains qui partent régulièrement à la découverte de leur petit coin de paradis. « *Nous avons beaucoup d'internautes qui suivent nos aventures aériennes et qui prennent contact avec nous ou viennent nous rendre visite. Ainsi, je peux aller les rencontrer lors de nos voyages à travers le pays. De plus, je les inclus dans mes vidéos et la famille grandit de jour en jour* ».

Comme la plupart de ses compères, Greg peut atterrir sur les reliefs de la ferme de son père. « *Ici en Ohio, les collines sont très serrées, assez petites et souvent couvertes d'arbres. Sur nos terres, j'ai atterri sur environ une dizaine d'endroits. Certaines pistes sont très exigeantes. D'ailleurs quand je sens une baisse de moral, je monte dans mon avion et je pars faire un tour. C'est un excellent remède et j'en profite pour développer une nouvelle perspective sur le monde* ».

Don Emslie

« *J'ai commencé à apprendre à piloter en 1964. Ed Porteus qui avait construit sur sa propriété une piste m'a préparé au PPL en même temps que son fils. Je continue d'ailleurs toujours à*



Don Emslie pose son Cessna 180 sur la bande d'une mine de charbon de Virginie.

Décollage acrobatique du Bellanca/ Champion *Scout* de Don Emslie.

voler avec ce dernier ». Don Emslie ne s'est pas arrêté en si bon chemin puisqu'il a continué dans l'aéronautique et après avoir réussi son CPL, IR etc., il a été embauché par US-Air. Comme il le dit lui-même « *A l'époque, c'était facile, les compagnies aériennes manquaient de pilotes et recrutaient massivement* ». Il termina sa carrière avec 29 000 heures de vol. Pourtant, il n'a jamais renié ses premières amours et durant toute sa vie il a fréquenté assidument tous les terrains privés de l'Ohio où il habite, mais aussi des états voisins. A 70 ans, il peut prétendre à une expérience honorable avec 15 000 heures de vol sur des machines d'aviation générale. D'ailleurs, il a imité son instructeur et a construit sur sa propriété trois pistes d'atterrissage qui possèdent chacune des caractéristiques particulières. « *Je voulais que chaque terrain soit un défi en lui-même* ». Soit la piste est plate mais courte, soit elle possède suffisamment de longueur mais monte à un angle de 30 %. Cette piste comporte tout de même un plat à chaque seuil. De cette manière, il peut continuer à s'entraîner et ne pas perdre la main. Mais son amour de l'aviation l'a naturellement conduit à devenir instructeur. « *Je suis instructeur bénévole par plaisir et surtout parce que j'adore transmettre mon savoir. Toute ma vie j'ai eu un bon emploi qui payait bien. Donc, je n'ai pas besoin d'argent. Durant mes années d'apprentissage, des personnes m'ont aidé sans demander de rétribution et je considère qu'il est normal que je poursuive cette tradition et que je rende service à des passionnés autour de moi* ». Pendant les quinze années qu'il a passées à enseigner, il a eu le privilège de rencontrer plusieurs centaines d'élèves et en moyenne, il vole avec six à huit étudiants par an. Il a même réussi à apprendre à piloter à ses deux fils et à son petit-fils. Dans ce coin de l'Ohio, voler est une affaire de famille. Certains de ses élèves s'achètent un avion et en bon instructeur, il garde un œil sur eux et les intègre s'ils le souhaitent à son groupe d'amis qui sillonnent les cieux américains.

Don possède deux avions : un Cessna 180 qu'il a acheté pour sa capacité d'emport et qu'il utilise pour les longs voyages. Pour s'amuser sur des terrains plutôt chaotiques, il vole sur



Bill Tracy, le spécialiste de l'atterrissage en rivière…

un American Champion *Scout* construit par Bellanca. Mais son appétit pour les belles machines l'a convaincu de s'acheter un troisième avion. Il est en train de négocier l'achat d'un Piper *Super-Cub*, la référence des *bush planes*. L'entretien de son parc aéronautique est fait par un mécanicien qui vient sur place pour les visites régulières. En hiver, il démonte les roues et installe les skis pour continuer à vivre sa passion sans entraves.

Don a la chance d'être marié à une ancienne hôtesse de l'air (qu'il a rencontré lorsqu'il était pilote chez US-Air, comme quoi les mythes sont souvent basés sur des faits avérés !) qui partage son amour de l'aviation. Ensemble, ils partent à l'aventure à travers le pays et ont même franchi tout le territoire pour se rendre au mariage d'un de leurs amis pilote (voir Greg Swingle). Cet amour de l'aviation est aussi partagé dans la population locale. Don vante la tolérance des habitants : « *la plupart des gens du coin souhaitent faire un tour en avion. Régulièrement je les emmène pour faire un survol de leur pays. Je dirais qu'en tant que pilotes nous avons une excellente relation avec 95 % des membres de notre communauté. Les gens ne se plaignent pas d'être dérangé par le bruit de nos machines et nous faisons des efforts considérables pour éviter de les incommoder. Quand nous le pouvons, nous réduisons très rapidement la puissance de nos moteurs au décollage et nous avons équipé nos appareils de silencieux* ». Il est vrai que le territoire plus vaste et moins habité au km^2 facilite la cohabitation mais tous les visiteurs des États-Unis confirmeront qu'il existe une plus grande harmonie entre pilotes et population générale.

Bill Tracy

« *Au Nebraska, la plupart des fermiers possédaient un avion pour aller survoler leur terre et vérifier l'état de leur récolte et les migrations de leurs troupeaux. C'est beaucoup plus rapide que de le faire à cheval. Ma famille possédait un Super-Cub de 90 chevaux. D'ailleurs mon grand-père apprit à piloter en 1930 juste après la grande dépression. Il mourut dans un accident d'avion en 1945. Mon père est aussi un pilote et à 75 ans il continue de travailler au ranch et de survoler son domaine.* ». La voie de Bill Tracy semblait toute tracée, mais plutôt que d'enfourcher son pur-sang (ce qu'il fait avec dextérité) et de grimper à bord de son cheval volant, il choisit de devenir mécanicien avion et après un séjour professionnel pour Continental-Airlines à Denver, il fut muté dans l'Ohio. Pour le pilote des grandes plaines qui adore voyager dans les espaces illimités et sillonner l'aurore, Bill a dû changer ses perspectives. Il a eu le plaisir de découvrir et de participer à la John Graham's *school of flying*. Sans être instructeur, John a su faire partager sa passion tout en faisant progresser son élève. « *J'ai rencontré John Graham sur Supercub.org un site Internet. On a sympathisé et il m'a invité dans sa ferme. Comme je n'avais aucune expérience sur des terrains en pente, il a commencé à m'initier sur des pistes très peu pentues, puis il a augmenté progressivement la difficulté* ». Pour une personne qui avait appris à piloter sur son ranch et ne s'était jamais entraîné sur des terrains enrobés, Bill s'acclimata facilement à ce nouvel environnement. Il est d'ailleurs, au dire de Greg, devenu un expert



Une dextérité de pilotage indéniable !

pour les atterrissages en rivière.

En tant que mécanicien avion (il entretient sa machine), il a pu voir les risques associés avec cette activité. Il se montre très prudent lors de l'approche de terrains inconnus. Plusieurs de ses amis sont morts ou ont été blessés après avoir touché des lignes électriques (il suffit de regarder les vidéos pour comprendre le problème). Il utilise la même technique que celle enseignée en France, passage haut, passage bas et survol de la piste à moins de cent pieds.

On sent aussi l'âme du pilote poète quand il parle d'aviation : « *C'est tellement plus agréable et facile d'atterrir sur des pistes sommaires. Tout le reste n'est pas très marrant* » et il ajoute « *de nombreux pilotes volent trop peu souvent and lots of them have lost the romance out of flying (la plupart d'entre eux ont perdu le côté romantique du vol). Ce que j'aime avec les pilotes de l'Ohio est que pour eux, l'aviation c'est d'abord un plaisir* ». Mais le pilote du Nebraska garde toujours la nostalgie des plaines immenses où il trouvait uniquement le ciel comme horizon.

Bob Breeden

« *Déjà enfant, j'étais passionné d'aviation. J'ai commencé à fabriquer des avions en papier que je faisais planer derrière la grange de mes parents qui habitaient dans le Michigan. Puis je suis passé au modèle réduit avec moteur. A l'époque, il n'y avait pas de radio-commande et juste après le décollage, j'enfourchais ma bicyclette et je les suivais jusqu'à la panne d'essence* ». Depuis Bob, qui a grandi, a décidé de s'acheter des jouets plus chers. Après être passé par la case ULM, il s'est procuré, un Mooney, en a profité pour passer son CPL et son IR. Puis il a troqué cette machine contre un Cessna 170. Plus tard vint un Cessna 180 pour finalement être remplacé par un *Super-Cub* qui rend son propriétaire complètement satisfait. Comme ses compères de vol, jusqu'à très récemment, Bob possédait un terrain devant sa maison en Virginie. « *Il existe environ vingt-cinq pistes dans mon comté et je connais tous les propriétaires. C'est vraiment facile de voler. Il me fallait une minute pour retrouver mon avion et je pouvais partir avec mes enfants découvrir le pays et rendre visite à nos amis. Malheureusement après le 11-Septembre, les autorités ont instauré des restrictions de vol autour de la capitale fédérale, Washington. Toutes les fois que je voulais voler, il fallait que je demande une autorisation. C'était vraiment contraignant* ».



Les *bush pilots* de l'Ohio volent en toutes saisons.

C'est durant cette époque qu'il rencontra les pilotes de l'Ohio voisin. « *John Graham habite à côté de chez mes parents à qui je rendais visite régulièrement. Un jour, je suis allé le voir et je lui ai demandé si je pouvais voler avec lui. Il a accepté de bon cœur et nous sommes partis avec ses amis. Quand je suis arrivé à la verticale du premier terrain, je me suis rendu compte que je venais de joindre une nouvelle ligue. Je n'avais jamais atterri sur des pistes aussi pentues. Je me suis appliqué et mon ex-*



L'avion proche de la nature. Les pilotes sont attentifs à ne pas laisser d'emprunte négative dans l'environnement.



« *Orange Crush* », le Piper *Super-Cub* survitaminé de la famille Breeden – 215 chevaux sous le capot…

périence aérienne m'a permis de surmonter ce défi ». Depuis, Bob retrouve deux à trois fois par an ses complices et ils partent faire des virées aéronautiques d'un ou de plusieurs jours. Il se sent à l'aise avec ses amis car ils parlent le même langage et possèdent le même amour de la nature. Il emmène d'ailleurs, aussi souvent qu'il le peut, son fils dans ses expéditions.

Mais l'esprit créatif de constructeur n'avait jamais abandonné Bob. Il modifia continuellement son *Super-Cub* pour le rendre plus léger et plus puissant. Mais à un point, il se rendit compte qu'il avait exploré toutes les pistes techniques pour améliorer sa machine. « *Je me suis rappelé que quand j'étais jeune constructeur, j'avais une fois installé un moteur plus puissant et plus lourd sur un de mes modèles que j'avais dû modifier pour maintenir le centrage de l'appareil. Mes modèles volaient merveilleusement bien. En conséquence, je décidais d'appliquer le même principe à un Super-Cub* ». Bob se procura un autre appareil et avec l'aide de son fils Bobby, remplaça le moteur pour installer un 215 chevaux qu'il recula de vingt centimètres pour éviter de tomber dans le piège qui menace tous les *Super-Cub* à gros moteur : de se retrouver sur le nez lors d'un atterrissage. Il mit aussi une hélice de 90 pouces. Finalement, il se rendit compte que les freins étaient plus efficaces et que l'avion pouvait voler à des vitesses plus basses. Bob reconnaît avoir trouvé le Graal. « *La machine se pilotait admirablement bien. Même si j'étais très satisfait des autres Super-Cub que j'avais pilotés, celui-ci me procurait des sensations bien plus excitantes* ». Très heureux de sa création, il la prêta à son fils pour la *Valdez Stol competition*.

Il faut dire que Bob fut toujours passionné par l'Alaska. Durant sa carrière de pilote, il a de nombreuses fois traversé le pays pour aller découvrir cet État américain. « *J'ai toujours adoré découvrir de nouveaux paysages, camper dans des coins isolés, partir avec le strict nécessaire et m'immerger dans la nature. Je tiens cela de mes parents* ». Bob a d'ailleurs emmené sa mère à l'âge de 61 de l'Ohio jusqu'en Alaska dans son *Super-Cub*. Il a adoré cette balade et en garde un souvenir impérissable. Malheureusement tous les voyages ne se ressemblent pas. En effet, en 2011, lors d'une de ses tournées aériennes en Alaska il faillit perdre la vie. « *Juste avant de retourner en Ohio, après avoir atterri en de multiples endroits, mon fils et moi décidâmes de nous poser au pied d'un glacier. Manque de chance car une fois sortis de l'avion et pendant que nous prenions des photos, un pan du glacier s'est effondré et a créé un énorme mur d'eau dans la rivière qu'il nourrissait. L'avion fut écrasé et emporté et nous dûmes subir un bain forcé* ». Les naufragés possédaient heureusement un téléphone satellite et ils purent contacter un ami qui vint les chercher. Bob, adepte de cette philosophie américaine de la responsabilité personnelle, avoue que l'avion n'était pas assuré : « *A quoi cela sert-il d'assurer un avion quand on pilote raisonnablement bien ? Il suffit de l'assurer pour la responsabilité civile* ». A cette évidence pour lui, il ajoute très malicieusement: « *Dorénavant, nous appelons à titre posthume notre avion : Orange crush* ».

Mais cette mini tragédie ne décourage pas Bob. Ce qui est devenu le plus important pour lui en aviation est de partager sa passion avec son fils. « *En Alaska, mon fils et moi nous posions sur une colline et partions atteindre le sommet à pied. Ces voyages dans la nature sauvage sont essentiels pour moi et je peux maintenant vivre cet engouement avec Bobby* ».

Bobby Breeden

Quand on entend parler Bobby, il ne fait aucun doute que le fils a hérité de la passion de son père. Ce dernier l'a initié pour la première fois à l'âge de 13 ans et depuis, l'adolescent n'a jamais cessé de voler. « *En 2009, j'ai vu sur YouTube une vidéo sur la Valdez Stol competition. Mon père qui connaît bien l'Alaska avait été voir cette compétition. Petit à petit, l'idée germa en moi et je décidais de participer à la compétition. Avec le Super-Cub récemment construit, je me mis à m'entraîner sérieusement. Quatre à cinq fois par semaine durant cinq mois, je peaufinais mes atterrissages. Mon père traçait une ligne orange sur la piste près de chez nous et je me forçais à atterrir précisément à cet endroit. J'ai aussi appris à voler à la limite du décrochage pour arriver le plus lentement*



Le jeune Bobby Breeden a choppé le virus grâce ou à cause de son père…

possible ». Puis vint le départ pour Valdez. Il rejoignit la piste et enregistra sa machine dans la série expérimentale. Les règles de la compétition sont relativement simples. Chaque pilote a droit à deux décollages et atterrissages. Le jury mesure les distances pour chaque épreuve et ajoute les chiffres. Il prend ensuite le meilleur score de la première ou de la deuxième manche. Mais juste avant l'épreuve, un incident faillit l'empêcher de voler : « *La FAA avait décidé de faire un "ramp check". Les fonctionnaires ont vérifié tous les documents des pilotes et des avions. Malheureusement, comme notre machine avait été certifiée récemment, nous avions oublié un document. Sans ce morceau de papier, je ne pouvais pas voler. Après avoir frénétiquement téléphoné à des amis, nous avons pu localiser le document que l'on m'a envoyé sur mon I-Phone cinq minutes avant mon tour. Les fonctionnaires ont accepté que je vole si je gardais mon téléphone avec moi !* ». Bobby décolla sur une distance de onze mètres et atterrit sur vingt-deux mètres. Entre les deux manches, il écouta le conseil d'un autre pilote qui lui conseilla d'utiliser le *trim* plus énergiquement. Cette nouvelle méthode améliora sa distance d'atterrissage mais pas celle de décollage. Pourtant, à l'âge de dix-sept ans, Bobby termina quatrième de l'épreuve.

C'est après cette compétition que Bobby et son père perdirent leur machine. « *J'ai eu l'impression d'être frappé par une immense vague océanique. La rivière ne faisait que trois mètres de profondeur mais quand la glace est tombée dedans, j'ai eu l'impression de me retrouver face à un tsunami. J'ai lu ensuite que l'eau pouvait atteindre une vitesse de 160 kilomètres à l'heure. Je m'en suis tiré avec des bleus un peu partout* ». Cette triste aventure n'a pas découragé Bobby qui souhaite revenir l'an prochain. D'ailleurs une fois le lycée terminé, avant de se consacrer à ses études d'ingénieur, il aimerait aller travailler en Alaska et vivre au côté d'autres pilotes. « *C'est très cool de rencontrer des inconnus. C'est très sympa de faire partie d'une communauté de personnes qui partage sa passion. J'adore quand je découvre ce que les autres aiment faire* ». Nul doute que ce jeune homme va accomplir ses rêves et vivre sa passion aéronautique durant toute sa vie.


Photo souvenir, le Piper des Breeden en Alaska, juste avant que le glacier ne l'engloutisse !

Liberté, j'écris ton nom

Ces *bush pilots* ont la chance d'habiter dans un vaste pays où l'aviation n'est pas considérée uniquement comme un fléau ou un sport de privilégiés. Pour découvrir qui sont ces virtuoses du manche à balai lors de leurs déambulations autant poétiques qu'aéronautiques, quelques clics sur Internet vous ouvriront le sésame de leur précieux univers. Vous pourrez ainsi admirer comment ces pilotes jouent non pas avec leur vie, mais avec leur machine. Mais sachez qu'ils ne sont pas les seuls en Amérique. D'autres groupes d'aviateurs téméraires se sont constitués et fréquentent les cieux outre-Atlantique. La grande diversité et l'immensité des paysages aux États-Unis rendent l'aviation particulièrement prolifique et attachante.

Sans avoir pu rendre justice à tous les talents aéronautiques qui composent ce groupe d'aviateurs, je voudrais remercier mes interlocuteurs qui m'ont démontré qu'au pays de la Statue de la Liberté, ce mot n'est toujours pas usurpé dans le domaine de l'aviation.

Pierre-Philippe REILLER