

Partie 1

Carnet de bord d'Alexis Peltier



Carnet de bord d'Alexis Peltier

Aventure Floride Alaska et retour en Aircam Amphibie. 2024

J'ai rencontré Jeffrey au Kenya car c'est un propriétaire d'un Aircam amphibie. Il savait que j'avais un Aircam au Kenya et m'a trouvé grâce à Emma et Cadia. Nous avons fait un voyage ensemble avec sa famille au Kenya, puis tous les deux en Ouganda, toujours avec mon Cessna 206, dans les zones reculées du Karamoja après avoir été sur le Nil Victoria dans la région des Murchinson falls. Il a exprimé le désir de faire un long voyage, et je lui ai dit : "Pourquoi pas en Alaska ?" Il n'a pas hésité longtemps. Il disait qu'il était un vieux jeune pilote, car bien qu'il soit pilote depuis longtemps, il avait peu volé. Deux ans plus tard, je me retrouve en Floride, et comme d'habitude, je fais face à bien des galères administratives pour valider ma licence bimoteur avec le stress du timing qui courait.

Du 12 au 31 mai : Comme toujours, je pars avec 50 000 choses à terminer au Kenya et du travail à amener avec moi.

À l'aéroport de Nairobi, je rencontre Laura, qui avait voyagé avec moi en début d'année. Elle rentrait d'un autre voyage en Ouganda et nous nous croisons à l'aéroport. Le hasard fait bien les choses parfois ; le monde est petit pour les voyageurs mais trop grand pour une vie.

Arrivé à Orlando, je suis accueilli par Miguel et me voici en route vers Ponce Inlet, où vivent Jeffrey, Michelle et leurs deux adorables chiens, Leila et Sky. Ils arrivent plus tard, étant absents pour la fête des mères.

Je prends mes marques : c'est le sixième pays que je visite depuis le début de l'année ! En Floride, il fait chaud et il y a beaucoup d'orages.

Ma validation bimoteur du Kenya n'est toujours pas arrivée, mais en promenant les chiens, Jeffrey me fait découvrir la grande plage de sable blanc, où j'en profite pour faire du yoga presque tous les soirs.

Du 15 au 17 mai, Jeffrey me prête sa voiture pour aller à Tavernes passer ma licence hydravion monomoteur chez John's Brothers Seaplane. Je me suis régalé pendant ces deux jours de formation accélérée avec un jeune instructeur très compétent et motivé. Il s'est bien amusé quand je lui ai montré les performances limites du vol lent avec le Cessna 182, et j'ai été surpris par la maniabilité de la machine équipée de flotteurs.

Le troisième jour, lors du test avec un examinateur, la météo n'était pas terrible. Il m'a demandé mon avis et je lui ai répondu que seul, je ne volerais pas avec de gros orages autour de nous, mais que s'il pensait que c'était bon, nous pouvions y aller en restant en local. Ce qui fut fait ! Au troisième exercice de procédure sur eau miroitante : bingo, de



grosses rafales de vent et de la pluie ! En aquaplaning rapide, avec les commandes dans le vent, nous nous précipitons vers la berge de la base hydravion. Au moment de couper les moteurs, l'examineur m'a aidé à garder l'avion sur sa trajectoire avec un débattement complet des commandes. Comme il a vu que je ne me débrouillais pas trop mal dans des situations extrêmes, cela lui a suffi pour me donner le brevet flotteur.

Bien que le vol sur l'eau soit très grisant, c'est dans des conditions un peu extrêmes que l'on comprend qu'un hydravion est à la fois un mauvais avion et un mauvais bateau ! Mais quel fun...

Ma validation de licence bimoteur kenyane n'est toujours pas arrivée. Comme toujours, c'est l'administration qui ralentit les projets. Après de nombreux appels au Kenya, je reçois enfin la lettre de vérification via la FAA pour la validation de ma licence bimoteur. Et zut, au Kenya, ils ont tout simplement oublié d'ajouter cette qualification. Tout est à refaire. Le timing est contre nous... Après plusieurs explications avec les autorités kényanes, ils renvoient enfin mes brevets corrigés. Et comme j'étais déjà en contact avec la FAA, je reçois le même jour la bonne lettre de vérification. Chez Deland Aviation, ils ont été super efficaces en me présentant à leur chef instructeur, Dave, ancien pilote de chasse de l'US Air Force sur U2, qui me délivre enfin le Graal : la licence FAA bimoteur. Il m'a ainsi permis d'économiser 7000 USD.

Le reste de la semaine est consacré à l'installation de safrans sur les flotteurs de l'Aircam, afin que nous puissions accoster plus facilement à quai sur l'élan, moteurs coupés. Avec la poussée différentielle des moteurs, les manœuvres sur l'eau sont faciles, mais moteurs coupés, pour casser la vitesse, c'est une autre histoire, surtout avec le vent. Nous faisons aussi des courses pour des équipements de camping, de survie et des chaussures adaptées.

La date de départ approche. C'est un peu la course. Le 3 juin, je dois être à la Nouvelle-Orléans pour passer ma licence flotteur sur bimoteur, et nous devons décoller au plus tard le 1er juin. L'Aircam étant lent, et avec tout le matériel que nous avons, impossible d'installer un réservoir supplémentaire. Notre autonomie de 4 heures est insuffisante pour les longs trajets, nous obligeant à des arrêts fréquents pour ravitaillement, ce qui limite notre progression, surtout dans des endroits où il est difficile de trouver du carburant. Cela posera problème en Alaska.

Le 31 mai, nous apportons tout le matériel au hangar, et je m'occupe du tri des outils et du chargement. Heureusement, avec les caissons des flotteurs, nous avons plus de place, mais attention au poids.

Le **1er juin**, c'est le grand départ. Michelle est un peu inquiète de voir son mari partir pour un si grand périple. Ils m'ont si bien accueilli chez eux, version famille, et m'ont présenté à leurs amis du milieu du voyage et de la conservation en Afrique.

À l'aéroport, nous devons décharger l'équipement de camping, car dans le rush d'hier, nous n'avions pas pensé qu'en Alaska, nous devrions emporter de l'essence supplémentaire. Nous n'avons ni la place ni la capacité d'embarquer plus de poids.

Enfin, nous voilà alignés sur la piste 05 à Deland, Jeffrey aux commandes. Malgré le poids maximum au décollage, l'Aircam s'envole rapidement. J'ai beaucoup de vent à l'arrière, bien plus que sur mon Aircam au Kenya. Je pense que le pare-brise arrière est trop grand et crée une dépression importante à l'endroit où je suis assis. Il va falloir remédier à ce problème car c'est inconfortable. Même en Floride, j'ai eu froid, et cela sature le micro-intercom, rendant les communications radios quasi inaudibles à l'arrière. De plus, l'alimentation électrique arrière est en panne, ce qui n'est pas idéal pour mes instruments de navigation.

Jeffrey a bien préparé le vol, mais il trouve l'Aircam inconfortable avec tout ce poids, surtout dans les turbulences. Je prends les commandes pendant qu'il s'occupe de la navigation, en faisant attention aux très hautes antennes dans la région. Nous volons entre 100 et 1700 pieds. Je rencontre de superbes ascendances ; l'Aircam réagit très bien, et il me semble que les flotteurs, en abaissant le centre de gravité de l'avion, stabilisent les mouvements. Je trouve que cet Aircam vole très sainement malgré le poids total. Il est vrai que sur le mien au Kenya, je vole souvent au poids maximum et j'ai l'habitude du comportement de l'appareil dans cette configuration. Quel plaisir de revoler ! De plus, notre monture a fière allure.

Après 2 heures de vol, nous faisons notre premier arrêt à Perry avant d'arriver à Apalachicola. Jeffrey me propose d'atterrir, mais je préfère prendre mes repères. Nous sommes haut perchés sur un amphibie de cette taille, et je ne pense pas que l'on puisse arrondir nez en l'air. Jeff fait un super boulot, surtout avec tout le poids embarqué. Comme d'habitude aux États-Unis, la pompe à essence est en libre-service, et le FBO (Fixed Base Operator) est super bien équipé. Nous rencontrons un jeune élève pilote espagnol, qui tombe en arrêt devant l'Aircam amphibie. Quand je lui dis que nous essayons d'aller jusqu'en Alaska, il n'en croit pas ses yeux.

Mais le ciel vers notre destination s'assombrit, les prévisions météo ne sont pas bonnes et les images satellites sont désastreuses. Après un rapide point avec Jeffrey, nous décidons de ne pas continuer. Nous arrimons l'avion, faisons un peu d'entretien (les boulons des safrans n'étaient pas bien serrés, je m'en occupe pendant que Jeffrey cherche la panne d'alimentation électrique à l'arrière, mais rien à faire, le « jus » ne passe pas).

Le cérémonial d'après-vol est long avec ce genre d'avion : amarrage au sol, blocage des commandes, bâches sur la cellule et les moteurs !

Au FBO, vide mais super équipé, Jeffrey téléphone pour réserver un hôtel pour la nuit mais pas trop moyen d'avoir un taxi. Il téléphone au responsable du FBO, qui tout simplement, comme souvent et même sur les aérodromes paumés, nous dit de prendre la voiture dédiée aux pilotes de passage. Le pied !

On s'installe à un hôtel où je prends la plume pour commencer ce récit.

J'ai faim, on va aller manger.

2 juin :

Décollage à l'aube, il fait froid en place arrière à 3 000 pieds pour pouvoir communiquer avec le suivi de vol, avec beaucoup de zones militaires dans le coin. Il va falloir que je vire ce saute-vent qui fait pire que le vent relatif. Ça crée des turbulences d'air qui giffent le visage et saturent le micro, rendant les communications inaudibles ! L'air est calme, le golfe du Mexique est magnifique avec ses berges couvertes d'immenses surfaces de palétuviers créant de superbes arabesques. Mais la météo ne s'améliore pas. À 5 000 pieds, le vent de face est bien trop fort pour nous ! On demande à descendre à 2 500 pieds, il y fait moins froid et notre vitesse sol est bien meilleure. Bizarrement, vers l'ouest, nous avons une meilleure réception avec le contrôle de Tallahassee. Nous bifurquons vers la côte et ses jolies plages de sable blanc. Après 3 heures de vol, nous nous posons à Destin et parquons notre oiseau à la suite d'une longue rangée de jets privés. J'aime l'Aircam, c'est un avion qui attire la sympathie. Le camion d'Avgas arrive et Carl, très sympa, nous arrange les pleins. Il est pilote, adore notre aventure et connaît le Kenya. Il nous donne plein de tuyaux et un bon resto. Au FBO, il nous propose de prendre une des cinq voitures mises à disposition des pilotes pour aller manger un bout. Les États-Unis pour les pilotes, difficile de faire mieux ! Nous déjeunons sur une véranda en bord de plage en prenant notre temps, puis retour à l'aérodrome pour une longue attente... le mauvais temps est sur nous, mais devrait progresser vers le nord. J'en profite pour écrire ces lignes.

Arrivée en Nouvelle-Orléans :

J'ai passé mon bimoteur flotteur sur Piper Aztec, ce fut une autre expérience enrichissante. Juste en bordure d'une base militaire, pour notre approche sur le chenal d'amerrissage, nous devons couper la finale des jets qui passent juste au-dessus de nos têtes, j'adore... Pour ça, les États-Unis, c'est quand même pas mal. Nous sommes coincés par une météo violente, mais notre "bébé" est en sécurité dans le hangar de la base hydro. Nous en profitons pour nous balader dans les rues animées de musique du vieux quartier français, visiter le superbe musée de la Seconde Guerre mondiale avec ses magnifiques avions, et tailler le saute-vent arrière trop grand.

C'est vraiment difficile de résumer un tel voyage de la Floride à l'Alaska, avec tant d'états traversés et tant de personnes formidables rencontrées. Des moments forts, il y en a eu beaucoup.

Nous avons hâte de remonter un peu plus au centre des États-Unis afin de sortir de ces systèmes MTO orageux et très humide. Ce fut un plaisir de mouiller les flotteurs sur le lac Wolf et de prendre cap plus au nord vers Santa Fe et les immensités du Nouveau-Mexique avec ses gigantesques canyons et monolithes, qui représentent si bien l'image des USA. Mais les très forts vents de face dans cette région nous ont obligés à faire quelques déroutements, avec un bon stress pour calculer l'autonomie... Résultat : une trop faible vitesse sol dans ces grandes zones désertiques. Il y a eu aussi les retrouvailles à Page avec mon ami Tim, né au Kenya, pilote de brousse et de tout ce qui vole. Nous avons passé deux jours ensemble, et il nous a fait voler dans son hélicoptère et son bon vieux Cessna 182. La région est belle. Il nous a indiqué les coins sympas à survoler. Alors, nous nous sommes lâchés aussi dans l'Utah, au Canyons Park, au lac Powell, avec de beaux amerrissages et baignades. Cet Aircam amphibie orange attire la sympathie et facilite grandement les contacts.

13 et 14 juin : Nampa à Aurora.

Avant le départ matinal après un petit-déjeuner assez moyen, je démonte le saute-vent arrière afin de comparer les gifles de vent que je reçois. Dès le décollage, il fait assez frais et nous commençons à avoir vraiment froid sur les hauteurs de l'Idaho à Grand County. Avant l'arrivée en Oregon, il est clair que le saute-vent doit être remonté en installant des coupe-vents au niveau de la tête. À Grand County, nous rencontrons un passionné qui nous fait découvrir ses trois Ford T en parfait état de marche. Jeff se marre en me filmant décrire avec expression les giffles de vent glacées que j'ai reçu durant ce vol pas facile. Je remonte le saute vent en le glissant un peu vers le bas.

Après un superbe vol un peu technique sur les premiers sommets enneigés, nous nous sommes posés à Aurora pour la première révision de la machine dans le hangar de mon ami Alec, tenu par Éric. C'était bien sympathique de retrouver beaucoup de vieilles connaissances. Mon amie Peggy me conduit à un magasin où, enfin, je peux m'acheter des

mouffles et une combinaison bien chaude afin d'affronter le froid à partir du nord de l'Oregon vers l'Alaska.

Ensuite, nous avons remonté l'État de Washington, traversé Seattle et nous sommes posés aux îles de San Juan. Puis, nous sommes passés au Canada. Le système de la caméra GoPro 360 est fixé via un fil nylon solide, à un moulinet de pêche, stabilisé par une bouteille en plastique de 1,5 litre coupée de sorte à rester stable dans le vent relatif ; ce montage, dont la distance de la camera libre par rapport à l'avion est contrôlée depuis le cockpit via le moulinet de pêche, intrigue beaucoup de personnes et génère de franches rigolades admiratives, j'explique que c'est ma vision du "fly fishing". Merci Christophe de m'avoir fait découvrir ce système génial. Mais à l'atterrissage à Prince Rupert, au Canada, occupé par l'approche venteuse, j'ai oublié de remonter complètement la caméra... Résultat, elle a traîné sur l'asphalte de la piste d'atterrissage ! Foutu la 360. Qu'à cela ne tienne, je continuerai à filmer en vidéo normale par la face encore intacte.

Le **20 juin**, nous arrivons en Alaska et nous parquons à Ketchikan. C'est à partir de là que les choses vont se compliquer due à notre autonomie limitée. Quelle émotion de retrouver ces lieux magiques et sans merci, où l'erreur n'est pas permise.

Le 21 juin : Ketchikan, Petersburg, Juneau. Le brouillard sur l'eau, c'est ma hantise...

J'essaye de passer dessous, mais il colle à l'eau. Demi-tour, nous passons au-dessus. Le METAR de Petersburg indique une bonne visibilité ouf.

À Juneau, du **21 au 24 juin**, j'ai retrouvé mes vieux copains Alfred et Phil de 2018, qui nous avaient aidé au repêchage de l'avion d'Alec dans le lac Crillon après un bris de vilebrequin. La météo nous coince quatre jours. Phil se met en quatre, nous fait visiter toute la région de Juneau et nous raconte l'histoire de la ruée vers l'or au début du siècle, c'était passionnant.

Le 25 Juin, vole de Juneau, Gustavus, Yakutat

Nous devons partir au petit matin mais il ne fait pas beau, Phil nous conduit au bureau MTO de la FAA ça va se lever un peu mais une autre perturbation arrive, nous aimerions bien partir malgré les liens d'amitiés bien tissés entre Phil et nous. Direction l'aéroport où nous attend Phil dans son hangar. Pendant que je m'occupe du chargement, Phil, et Jeff, font 2 allers retours pour acheter de l'essence voiture, puis ce sont les adieux. Il ne fait pas très beau,, nous resterons dans le Fiodjs à basse altitude sous la couche. C'est très beau et pas mal de baleines. Après une heure de vol, nous posons à Gustavus où nous remplissons les réservoir depuis le jerrican souple. Je n'en reviens pas que les boings d'Alaska Air Lines en IFR, viennent se poser ici, sans tour de contrôle, entre les hautes montagnes. Chapeaux les gars ! Puis redcollage vers Yakutat pour 3H00 de vol en radada, quel pied. Il est tard, il pleut. Je reconnait Bob et Thee sa femme et ses légendaires cookies à chaque plein fait qui s'occupent entre autre de la pompe à avgas. Je leur demandent s'ils se souviennent en 2018, de l'avion planté au lac Crillon et de son équipié, moi en l'occurrence, revenu à Yakutat chez eux afin de finir la coordination avec

les coast guards. Off course et on éclate de rire en se remémorant ces moments intenses sous l'oeil amusé de Jeff.

C'est sous la pluie, juste sous les fenêtres du restaurant du petit lodge où l'on reste cette nuit, que l'on attache et couvrons l'avion. Pour sûre, nous intriguons !

26 Juin, Yakutat à Cordova

Après un petit déjeuner pantagruélique, nous rencontrons deux Anglais incroyables qui à bicyclette sont en chemin depuis 12 jours de Cordova à Juneau et équipés de petit raft pneumatique, combinaisons sèche et de rames pour traverser jusqu'à 11 Km en mer glaciale entre les baleines, les chapelets d'îles. C'est fabuleux de voyager dans ces contrées paumées et de rencontrer des personnes qui vivent l'exception. De la salle à manger nous passons directement à l'aircam en étant non-stop interpellés par les curieux qui ont entendus parler d'un drôle d'avion ouvert, lent, venant de la Floride. Nous remportons un franc succès. Le décollage se passe bien malgré les 60 litres supplémentaire car la distance et le vent de face ne nous permettrons pas de rejoindre Cordova. Puis, avec ce poids il va nous falloir attendre les 2/3 des réservoirs vidés afin de trouver un lac où nous poser. Encore un vol superbe le long des chaînes de montagnes se précipitant directement dans l'océan. Je reconnais l'épave échouée, où nous nous étions posés en 2010, nous avons pu escalader à l'intérieur, tout le matériel y était encore. Mais en 14 ans, elle est au $\frac{3}{4}$ ensablée, c'est fou la nature. Prise de courant d'air ascendant le long des falaises avec passage du point de rose, sa couche de nuage, l'inversion de température et découvrir les glaciers à perte de vue.. C'est tout simplement purement magique. Il est temps de commencer à chercher un lac pour refaire les pleins. Les rivières de glaciers le long de la plage sont engorgées de limons, impossible d'en juger la profondeur, ni de distinguer les nombreux troncs emportés et échoués au fond de l'eau.. C'est trop risqué. Nous commençons à nous inquiéter et envisager l'éventualité de se poser en pleine mer, ce qui ne me réjouit guère, en plus de la manipulation un peu acrobatique de transfert d'essence. Finalement, à notre grand soulagement, nous trouvons le lac du glacier de Bering avec assez peu d'icebergs et une belle plage pour accoster. Ce fut un régal d'y amerrir ! Photos, pleins fait, chargement de batteries Gopro, piquenique à terre en observant si aucun ours serait aux alentours. C'est fabuleux l'Alaska et avec cette brise, pas la myriade de moustique. Après le décollage, prise de cap à basse altitude vers Cordova en survolant les tourbières de mousse communes à l'éco-système de l'Alaska, afin d'éviter le brouillard marin et arrivée bien sympathique sur le petit village de pêcheur. Alignement sur la courte piste en gravier, située entre la route et le lac servant d'hydro base... J'adore autant qu'en 2018 quand nous y avons, avec l'équipe du beau lodge d'Ultima Thule, passé un weekend bien sympa ! à l'atterrissage, nous appelons Dave sous les instructions de Ben un amis pilote de tout ce qui vole et un des gourous de

l'Alaska. Dave amène Jeff acheter de l'essence voiture, tout de même bien moins chère que l'avgas en Alaska. Les rares automobilistes, tous curieux, s'arrêtent pour regarder l'aircam et poser pleins de questions. Une fois l'avion attaché, nous allons à pied vers l'hôtel nommé, « Reluctant Fisherman », ce fut long, nous aurions dû faire de l'auto-stop. Tout est cher en Alaska mais nous nous offrons un succulent repas tout en discutant de la destination à prendre pour demain... Valdes ou Mc Carthy... C'est finalement un appel du légendaire Ben, qui fera pencher la balance vers Mc Carthy et nous nous écroulons pour une bonne nuit réparatrice après avoir déchargé films et photos sur le disque dur.

27 Juin : Cordova à Ultima Thule

Après une nuit bien agréable au Reluctant Fisherman Hotel, nous prenons un thé en regardant la baie dans le brouillard, c'est beau mais pas bon pour le vol. Nous partons encore à pied avec nos bagages afin d'acheter un haut de corps moustiquaire car Ben nous informe qu'à Mc Carthy il y a beaucoup de moustiques. Il nous envoie un itinéraire afin de passer par Bagley ice field avec vol à près de 7,000 pieds. Nous prenons un des fameux morning Taco à au réputé Baja Taco où l'on discute avec des pêcheurs professionnels de Saumon. Tous dans ces contrées lointaines, s'entraident facilement et ils nous proposent de nous déposer au terrain d'aviation et n'en reviennent pas de l'aircam. Jeffrey rappelle Dave afin de racheter 30 litres d'essence que nous transporterons afin que nous puissions faire des détours dans cette région splendide du monde. Entre temps je m'occupe de l'avion garé au bord de la route qui jouxte la bande d'atterrissage et quasi toutes les voitures qui passent, s'arrêtent afin de regarder l'aircam et discuter et tous sont époustoufflés que nous soyons venus de Floride avec un tel engin. Vraiment, l'aircam attire la sympathie. Vers 12H00, Brouillard dissipé, prè-vol et chargement fait, nous nous alignons sur la route qui est en meilleur état que la piste d'aviation pour le décollage... C'est formidable cette liberté de vol.. Les conducteurs sont en phase avec ce fait et attendent patiemment à longueur respectable que nous décollions afin de poursuivre leur chemin ; C'est un paradis pour pilote. Le décor est sublime dans la baie de Cordova encastrée au pied de hautes montagnes ; dommage la caméra de bout d'aile est sur off. 25 minutes après le décollage nous arrivons au pied du superbe glacier de Sheridan et son lac pleins d'icebergs... Je ne résiste pas, raz motte entre les blocs de glace bleu turquoise, repérage d'une plage pour un accostage, d'une distance assez longue entre les icebergs. Amerrissage féérique et accostage sur la petite berge sablonneuse entre les glaçons. Nous sommes hébétés de tant de beauté absolument indescriptible, nous sommes dans une autre galaxie, au paradis des pilotes. Photos, remise en marche de la vidéo, taxi sur l'eau en évitant la glace et décollage fabuleux vers le glacier où nous nous lâchons pour des prises de vue incroyables et des sensations unique ! C'est magique de voler la gueule au vent, avec sous les yeux, tant de beautés fabuleuses. Dommage que je n'aie plus la gopro 360. Puis nous remontons la fameuse Coper river et son one million bridge construit en 1920, incroyable ! Nous attaquons les cols en prenant de l'altitude jusqu'à découvrir l'immensité de l'impensable Bagley ice field, à couper le souffle, oui, de

la glace sur 205 Km de long, 10 Km de large et plus de 1,000 Mts d'épaisseur. Nous sommes au milieu de rien, sur une autre planète, seuls au monde et à 6900 pieds. Oui, il fait froid mais c'est enivrant, indescriptible de beauté. Nous bifurquons Nord-ouest par le glacier Tana afin de nous poser sur le lac à son pied mais gare aux moraines, pas facile de trouver un coin sablonneux accostable, de plus avec ce vent violent, gare aux rabattants. Je repère l'endroit idéal, m'aligne et touche l'eau à moins de 30 Nœud, le pied intégrale. J'échoue les flotteurs sur du sable à un endroit où mes protège chaussures étanches sont tout juste assez hautes. Jeffrey n'en revient pas des capacités de son avion. Je fais des photos, puis l'acrobatie des pleins et un pinique au milieu de rien. Nous sommes Hilliard, ivre de la beauté sauvage, sans merci, qui nous entoure. Puis je repousse l'avion après que Jeff chauffe les moteurs, flotteurs échoués. Nous nous nous laissons dériver en marche, plein volets, en mode « sailing » par ce fort vent qui soulève une bonne houle, ce en évitant les icebergs. Redémarrage moteurs chauds et décollage en appliquant la procédure pour surface d'eau agitée et c'est parti vers Mc Carthy. Ça me fait un plaisir fou de retrouver ces endroits que j'aime tant. Nous décidons de se poser directement chez notre fameux Ben qui nous propose son chalet familiale et recherchons sa toute petite piste incurvée, entre les arbres, selon les descriptions de ses SMS. Effectivement, ça va être chaud pour poser un Amphibie chargé, encore une fois Jeffrey est épaté par son avion. Il est 18H30 une fois au sol, toujours par description via sms, nous ouvrons le petit chalet, la clé sur l'encadrement de la porte .. C'est trop relaxant de pouvoir vivre dans une telle confiance. J'appelle Ben pour le remercier et l'informer que nous sommes bien arrivés. Il nous dit que l'équipe du superbe lodge d'Ultima Thule nous attendent et désire voir l'Aircam. Alors nous déchargeons l'avion un maximum afin de passer les arbres en bout de cette courte piste cahoteuse, de plus, à Ultima Thule, la bande d'atterrissage est rocailleuse. Je n'ai pas le point GPS mais encore sous les indications de Ben par SMS, nous redécollons avec juste suffisamment d'essence pour le vol mais d'après mes souvenirs, le lodge non accessible par la terre, se trouverait sur la berge Sud de la Chitina River, à l'embouchure de la Kianga River. Mais je ne le trouve pas, le vent est fort et plus d'essence pour rentrer. Un peu stressant. Je relis le message de Ben, qui indique que le petit lodge se trouve sur la rive nord et gros soulagement en voyant les toitures rouges. A 20H20, alignement sur la piste caillouteuse en posant à 30 nœuds grâce au bon vent de face, sur le premier tiers de la bande de terre en meilleur état. Malgré l'heure tardive, Paul et toute l'équipe sont là pour nous accueillir et comme d'habitude l'Aircam et notre périple, attirent la sympathie. Ils nous ont gardé un repas bien chaud et Paul nous invite à rester pour le week end. Toutes ces images folles, sont difficiles à emmagasiner, il est minuit, il ne fait pas vraiment nuit, le jour se lève à 2H30 du matin et on s'écroule, dans un état semi endormi, avec toutes ces images féériques, indescriptibles, de ces 3 derniers jours se bousculant dans la tête.

28 juin : Ultima Thule.

Ce matin, nous avons un peu lâché prise, juste profiter du moment dans un endroit magique entouré d'amis et marche le long de la bande d'atterrissage afin d'enlever les plus grosses pierres en vue de notre décollage. Nous décidons finalement d'accepter l'invitation mais il nous faut récupérer un peu d'affaires laissées dans le chalet de Ben. C'est avec Arturo et le super cub 4 places que nous retournons à Mc Carthy puis chez Ben avec des atterrissages hypra courts, afin de récupérer nos affaires et en laissant les effets lourds dans le hangar de Paul. De retour, nous décidons d'une journée sans vol car les après-midis sont venteuses. Soirée discussion à bâton rompus sur l'aviation en Alaska avec de vrais pilotes de brousse don Paul, le propriétaire de ce sublime petit lodge, qui en somme en est le Guru. Le pied intégrale d'être avec ces légendes vivante, à l'écoute des récits de vol ahurissants, improbables et bien réels.

29 juin : Ultima Thule

Encore une belle journée en Alaska, nous partons à 2 Cub, Arturo et Elisa qui nous a gentiment préparé un super piquenique, eux, dans le cub 4 places, puis avec ma vieille connaissance, une autre légende des pilotes d'Alaska, Loni, dit speedoo dans son cub avec Jeff et moi bien serré. On est parti s'amuser, « Alaskan flying type » sur les hauteurs au raz des pics à plus de 10,000 pieds, des posés courts à couper le souffle et un arrêt sur le glacier Bernard ayant perdu jusqu'à 100 Mts d'épaisseur en 50 ans, rejoint par Elisa et Arturo pour une sacrés belle randonnée qui vise à traverser tout le glacier. Jeff n'en revient pas de ce style de vol ! Sur les bordures des lignes de moraines, Loni nous explique les « moulins », ces trous qui n'ont l'air de rien mais fatal si l'on y tombe, car allant jusqu'à la base du glacier, quelques fois à plus de 1000 mts et creusé par les rivières qui se forment de la fonte des neiges et des glaces. Soudain une odeur assez nauséabonde... Toujours Loni, qui nous explique le phénomène du « Dinsaure shit » ! En somme, emportées des centaines d'années plus tôt, de très vieilles moraines chargées de végétaux putréfiés, arrachées aux flancs des vallées glacières, qui à plus basse altitude, exposées aux rayons solaires, se mettent doucement à fondre et relâchent ainsi les gaz. Il y a tant à apprendre dans ce domaine ! Au niveau de la convergence du glacier, les moraines se font vraiment hautes et difficiles à escalader. Jeff, s'en sort bien mais n'aime pas les descentes sur une sol imparfait, glissant et parfois mou ! Au bout. De 2H00 de marche, nous arrivons sur la berge opposée du glacier en contournant un « moulin » impressionnant. Loni y jette une grosse pierre que nous entendons raisonner longtemps du tréfond de l'immense épaisseur de glace. La montée vers le point de vue où nous allons piqueniquer est rocailleuse et assez abrupt. Jeff crain de se faire mal, doucement je l'accompagne. Arturo, comprenant que le retour sera difficile, l'encourage en lui disant que non loin du point de vue, on peut s'y poser ; ainsi rien à craindre pour le retour, ce qui enhardi Jeff et nous voici tous sur un plateau à flanc de vallée avec une vue absolument superbe sur le glacier à perte de vue. Loni dans sa malice, avait tout prévu et savait qu'en cas de fatigue il pourrait venir en Cub... Ce qui fut fait après un succulent repas, sieste et petite marche sur le plateau en attendant qu'Élisa, Arturo et Loni, fasse rapidement le chemin de retour. Jeff est aux anges.

Décollage cahoteux, passage de la crête de moraine et plongeon sur le glacier en raz motte. Après 15 minutes, un gigantesque champ de moraine couvre complètement le glacier de son tapis sombre. Soudain, au loin, comme un diamant au milieu de ce décor d'apocalypse, une sublime brillance bleu turquoise... Le « Glacier toe lake ». Un lac de glacier ! Vu de haut, ce point d'eau est difficile à décrire ; il se compose d'une fine bande brune de limon, d'une bande bleu turquoise translucide due à la glace dans la transparence de l'eau et passant au bleu marine sombre allant au fin fond des ténèbres de l'épaisseur du glacier... C'est magique... Loni, sur la berge, s'y pose entre les gros cailloux en main de maître, suivi d'Elisa et Arturo. Mettant pied à terre, Loni s'écrie... Swimming time !!! Incrédule nous le regardons se déshabiller jusqu'à son éternel speedo et doucement mais sûrement, se met à l'eau.... Alors Jeff et moi le suivons. C'est incroyable, l'eau est fraîche mais pas glaciale comme je m'y attendais. Je m'enhardis et traverse le lac ; soudain une pensée effrayante me traverse la tête, et si un des typhons de rivière sous glacière s'ouvrait, ce lac pourrait se vider très rapidement par un gigantesque tourbillon dont nous ne serions que les fétus. Afin de conjurer ce moment d'angoisse, soignons le mal par le mal, je prends mon courage à deux mains et décide de faire une apnée dans les profondeurs bleu sombre. Cela n'a pas duré longtemps, passé le premier mètre je me suis retrouvé en contact d'une eau absolument glaciale, comme si englué dans un glaçon. C'est donc cela, la surface d'une eau stagnante « baignable », exposée aux rayons solaires entourées d'un immense champ de moraine sombre emmagasinant la chaleur. Vraiment, l'Alaska, c'est une immense zone de contrastes impensables que j'adore au plus profond de mes entrailles ! au retour à Ultima Thule, il y avait autour d'un feu et barbecue, une petite fête pour les 90 ans de Grany, la mère de Paul propriétaire de ce superbe petit lodge, niché au milieu de rien au cœur du splendide parc du Wrangell St Elias Mountains.

Le 30 juin : Ultima Thule

Il ne fait pas très beau, les sommets sont dans les nuages, plus loin, au Nord, ciel bleu... Pas bon, signe de vents violents. Allons alors flirter entre nuages et cimes ! Surtout qu'Arturo, photographe de métier et moi, rêvons d'une photo unique au monde !! Un posé en altitude sur un lac de glacier bleu translucide sur fond blanc et notre Aircam Orange au cockpit ouvert, levant derrière les flotteurs une écume blanche sur la surface lisse bleu pâle. Paul nous indique un lac potentiel dans l'embranchement du glacier Tana vers le Bagley Ice Field. C'est très beau, nous volons en fond de vallée, sur les marécages vert tendre, Arturo nous mitraillant de son appareil photo. Nous arrivons sur un brouillard de vallée et montons sur la couche entourée de sommets enneigés en formation avec le cub d'Arturo, c'est magique. Je déclenche la GoPro à la traîne et Jeff celle sur le nez de l'Aircam. Nous faisons des prises de vues incroyables en croisant par l'arrière le Cub d'Arturo et le dépassant de près. Nous nous inquiétons de cette couche de nuage qui couvre la vallée, nous risquons de ne pas avoir le lac convoité se trouvant à 4,500 pieds. Mais la chance nous sourit, juste à l'embranchement, quelques nautiques avant le lac, un trou de ciel bleu. Quelques tours afin de comprendre la dynamique des vents, des pentes

du terrain à deviner, car on ne les perçoit pas, blanc sur fond blanc et juger si la manip est faisable. L'exercice se montre délicat, impossible de juger la hauteur sur la neige blanche éblouissante, ni les pentes du glacier aux extrémités du lac et cette eau parfaitement translucide et miroitante qui donne l'impression d'être bien plus basse que sa hauteur réelle et impossible d'appliquer la « procédure eau miroitante » due à l'insuffisance de longueur et par malchance, ce jour-là, l'altimètre laser sonore est inaudible. Le tout en place arrière recevant les gifles du vent relatif avec un champs de vision limité, de plus il me faudra garder de la vitesse, rester sur les redans car cette eau parfaitement lisse agira comme une ventouse et le terrain monte un peu tout autour du lac, surtout vers le sud. Mais c'est sublimesime. Je fais plusieurs approches de plus en plus bas afin de bien m'imprégner de tous les éléments. Je l'attaquerais du sud vers le nord. Là-haut, en main de maitre, Arturo se régale en photo. Je lui donne le top de mon premier essai, on se cale avant mon dernier virage, lui plein volet, moi gardant de la vitesse afin de rester manœuvrable en cas de pépin. C'est la sensation de l'effet de sol qui m'aide à juger de mon rapprochement avec le sol, je repère quelques taches sur la neige, elles seront la réelle indication de ma hauteur. La pente au sud du lac est bien plus sévère que je l'avais jugé, bien m'a pris d'attaquer par le sud. Je fini par toucher l'eau vers le milieu du lac, ça colle fort aux flotteurs, heureusement que même à 4,500 pieds, la densité d'altitude par le froid, est encore assez bonne. Je dégage par la droite, Jeff est étonnamment calme et serein, un vrai plaisir de voler avec lui comme passager ; je réussis à toucher la surface, non loin de la berge et lève derrière moi un panache d'écume blanche sur ce miroir d'un bleu pâle profond. Je prie pour qu'Arturo soit bien synchronisé, car piloter et en même temps faire la photo, n'est pas chose aisée dans ces circonstances. Je refais un 4em passage tout aussi splendide mais gare à la fatigue et aux pièges des effets visuels, Arturo à l'air content ! On rentre. Arturo met le cap sur Cordova et nous vers le « Big Bendt lake ». Jeff n'en revient pas des capacités de son avion, il est Hilliard. Ce sont des minutes magiques dans un décor en mouvement perpétuel, passant des sommets aux roches noirs pointues enneigées, aux glaciers énormes, puis de vallées larges ou serrées, des nuages, de la forêt.. C'est indescriptible ! Arrivé à Big Bendt Lake, nous amerrissons et nous échouons sur la berge vaseuse couverte de joncs, auprès des petites cabines semi abandonnées. Munis de mes couvre chaussures étanche, je mets pied à terre et pose le Lumix en mode film. Pour le fun, je reviens à l'aircam chercher Jeff que je porte sur mon dos afin de garder ses chaussures sèches, ce avec ensemble de gros éclats de rire. Que j'aimerais rester là, le plus longtemps possible, j'adore l'Alaska ! de retour à l'avion, re-film et portage de Jeff en fous rire, Jeff chauffe les moteurs en position échoué afin de ne pas avoir à tourner en rond sur le lac, une fois chaud, moteurs coupés, je pousse l'avion et m'installe. Jeff par plaisir, fais le décollage, cap à l'Ouest et je reprends les commandes avant le plongeon dans les profondeurs du « canyon valley », sublime, étroit, haut, incurvé, chutes d'eau... Jusqu'à la Chitina River que nous survolons en raz motte. Je repasse les commandes à Jeff et l'entraîne au vol à très basse altitude, il adore ! Posé délicat sur la

piste caillouteuse d'Ultima Thule. 2H15 de pur plaisir. Le reste de la journée fut consacré à bichonner l'Aircam, lessive et repas avec la belle équipe sur place.

01 Juillet : Ultima Thule

Nous avions prévu de partir, car le 3 juillet, Kate arrive à Anchorage et le 4 la famille de Jeff. Il ne fait pas très beau, Paul nous invite à rester. Alors je fais voler sa femme Dona, aussi pilote. Ca sera la première fois que je le piloterais cet Aircam de la place avant, Jeff me brief un peu sur le fonctionnement du Dynon et des pompes hautes pressions. Dona est ravie de faire un tour dans notre drôle d'oiseau. Les nuages encapuchonnent les sommets, je retourne au Big Bendt Lake, en coupant les vallées entre crêtes et couche de nuages. Elle est aux anges de l'amerrissage en eau miroitante, sous une légère bruine ; c'est très beau et ainsi pas de moustiques. Nous avons la chance de voir les bouquetins sur les flancs verticaux des falaises et lds Orignaux. Ayant volé la veille dans le canyon gorges en ce jour sans vent, J'y plonge franchement et y descend bas... C'est fabuleux ! Dona est aux au paradis. Puis nous rentrons aux raz des flots agités de la chitina river. Après le déjeuner, nous décidons d'aller avec l'Aircam, visiter Mc Carthy. Paul nous prête son 4x4 qui sera devant son hangar au petit a aérodrome ou nous pourrons y refaire les pleins aussi. Ce fut bien sympa de marcher du pont piétons vers le petit bourg où tous les véhicules, comme le remarque Jeff, sont cabossés et pare-brise fêlés. De retour à pied vers le pont, Jeff s'aperçoit qu'il a oublié son appareil photo où nous avons pris un bon thé chaud. Il se fait tard, on court un peu. De retour à l'avion, nous décollons vers Ultima en récupérant les bagages lourds que nous avons laissé dans le hangar de Paul et pour le plaisir, faisons quelques « ploufs » sur le nombreux lacs au sud de Mc carthy et arrivé à temps au lodge pour le diner pour une autre bien agréable soirée avec l'équipe et les histoires fantastiques des vols de Paul.

02 Juillet : Ultima Thule /Warren Bud Palmer.

C'est avec le Cœur gros, l'Aircam lourd et une MTO grise, que nous quittons nos amis direction Gulkana. Ce fut 2H05 de plaisir, Jeff aux commandes se lâche et s'enhardi de radadas sur la rivière Chitina qui par endroit est un beau canyon aux eaux agitées. Je montre à Jeff comment appréhender le 'lèche paroi' et négocier les virages encaissés. C'est incroyable ici, il y a des pistes d'atterrissages partout. C'est sous une pluie fine que nous arrivons à Gulkana dans un décor assez plat, totalement différent de ces dernières semaines incroyables. Nous nous régalons d'un bon piquenique préparé par l'adorable Emily et refaisons les pleins. Nous décollons vers Palmer, le paysage change encore. Pour la première fois en Alaska, nous survolons un axe de communication, une route, des voitures, des pistes d'atterrissage partout et des supercub à tout va. En voici un « pays » pour pilote. Au loin, au pied de montagnes boisées aux sommets enneigées, le lac Tazlina et ses 34 Km de longueur. D'un bloc, nous faisons le détour en suivant la rivière du même nom à basse altitude. Nous revoilà dans l'immensité sauvage que nous aimons. . Une eau calme et sombre, une bande de gravillons fin faisant office de plage, des troncs morts

enchevêtrés, le tout encerclé par une forêt dense à perte de vue, sur fond de montagnes aux sommet blanc et ...Personne ! C'est irrésistible, un « plouf » nous attire comme un aimant. En fin de course d'un posé, toujours magique sur l'eau, nous accostons, et pied à terre, bombe anti-ours à la ceinture. C'est juste magique ce sentiment de plénitude ! Nous nous contentons juste de sourire, les mots ne servent plus à rien. Séance photos et comme nous n'avons pas de prises de vue de décollage et d'amerrissage, je propose à Jeff d'aller voler pendant que je film. Puis ce fut mon tour de voler avec passages bas devant Jeff et des amerrissages, « touch and go » en bordure du lac ayant bien pris soin de repérer où se trouvent les troncs peut immergés, pendant que Jeff film sur la berge. A chaque passage, je vérifie qu'il n'y a pas de Grisly en lisière de forêt. Quel privilège fabuleux de pouvoir vivre ces instants dans une vie de pilote. Nous reprenons le cap vers l'Ouest dans la vallée le long de la rivière Matanuska , passons travers Glacier view, encore des pistes d'atterrissages partout, j'adore, !Ça fait marrer Jeff de me voir si excité d'un tel paradis pour pilote ! Cela fait un peu drôle après ces semaines passées au-dessus d'une nature sauvage, de retrouver, plus nous nous approchons d'Anchorage, la civilisation. Le bourg de Palmer en vue, son aérodrome, Warren Bud, au trafique assez dense, Jeff gère super bien et nous voici devant une pompe à Avgas au prix exorbitant. Comme d'habitude l'Aircam attire la sympathie et qui plus est quand les curieux apprennent que nous venons de Floride, cela ouvre bien des portes. Anne, mécano dans un atelier avion non loin, nous propose d'attacher l'aircam à l'abris de leur hangar car les vents de Palmer sont réputés violents et demain matin nous fournira une essence auto bien moins chère. En cette saison dans ce coin d'Alaska, ce n'est pas facile de trouver où dormir, Jeff dénicher un hôtel à Wassila mais encore faut il y aller. Sur ce un gars avec un grand sourire, un accent légèrement allemand, nous aborde au volant de sa voiture, en ayant appris, les nouvelles vont vite, qu'il y avait 2 cinglés venu de Floride avec un drôle d'amphibie ouvert, tenait à nous voir et nous invite à le rejoindre au pied d'un DC3 non loin quand nous aurons fini de prendre soin de notre oiseau. Ce qui fut fait, il s'appelle Nico, allemand de nationalité, pilote de 747 pour UPS et propriétaire du DC3, entre autres, DC3 qu'il maintien en état à bout de bras. Un autre fou passionné d'aviation. Je lui donne un coup de main à démonter un aileron pendant que Jeff au téléphone, essaye de trouver un véhicule. Au bout d'un moment, Nico, voyant que Jeff est toujours pendu au fil, nous propose sa voiture qu'il viendra récupérer plus tard avec son ami ! C'est formidable cette solidarité.

