

Acacia Johnson



Pilotes de brousse en Alaska

*The Pilots Connecting
Remote Alaska*

Pilotes de brousse en Alaska

Sur les terres accidentées, variées et peu peuplées de l'Alaska, un son est perceptible presque partout : le bourdonnement d'un avion au loin. Seulement 20 % de l'Alaska est accessible par la route, et des dizaines de ses villages éloignés, principalement des communautés autochtones, dépendent des avions pour les services essentiels, notamment le courrier et les produits alimentaires, les soins médicaux et le transport d'urgence.

Depuis le décollage du premier avion postal en 1924, des petits avions capables d'atterrir sur des pistes courtes ou sur des sols naturels comme la toundra, les glaciers, les plages ou l'eau, jouent un rôle essentiel dans le développement de l'État. Aujourd'hui, la quasi-totalité de l'Alaska est fortement tributaire de l'aviation, tant pour le transport essentiel entre les communautés que pour accéder à des régions sauvages reculées. Pour de nombreux pilotes, voler est devenu un mode de vie, un moyen de se connecter au paysage et les uns aux autres.

Tout au long de ma vie en Alaska, voler a eu pour moi une dimension quasi spirituelle. Voler implique une attention particulière à la sécurité et un profond respect pour la terre, la météo et la vie des passagers. Mais bien que le vol en Alaska soit aujourd'hui courant, il est souvent romancé comme une aventure dangereuse. On se souvient encore des débuts de l'aviation de brousse entre les années 1920 et 1950, où les premiers pilotes audacieux volaient sans données météo, sans technologie de navigation ou sans pistes, et qui ont alors pris des risques face à la météo, survécu

à de nombreux accidents, se retrouvant souvent seuls dans des régions désertes. Et même si la sécurité de l'aviation moderne a considérablement progressé depuis cette époque, voler en Alaska est encore considéré comme dangereux, et ce malgré les efforts des pilotes professionnels et privés qui consacrent leur carrière à en garantir la sécurité.

De la ville d'Anchorage à l'Arctique en passant par le delta du Yukon-Kuskokwim, voici des portraits de pilotes qui appartiennent à la communauté aérienne de l'Alaska depuis des décennies et de personnes qui contribuent à façonner son avenir. Leurs avions dessinent également un portrait vivant de l'histoire de l'Alaska : la plupart des modèles choisis par ces pilotes (tels que le Piper Super Cub ou le De Havilland Beaver) sont utilisés, entretenus et transmis entre générations de pilotes depuis leur première production au milieu du XX^e siècle.

Comme me l'a dit un pilote : « Tant de choses se sont passées avant l'ère des avions, et il s'en passera tant d'autres après l'ère des avions. » Et alors que l'aviation connaît de rapides bouleversements avec la montée en flèche des assurances, le développement d'avions électriques et la récente autorisation d'utiliser des drones de fret, l'avenir du vol en Alaska est incertain.

Mon travail capture une période cruciale dans le temps et raconte l'histoire de pilotes qui relient des communautés éloignées, sauvent des personnes en difficulté, forment et encouragent de nouveaux pilotes, et transportent des personnes vers les régions les plus sauvages de l'État.

Acacia Johnson



Acacia Johnson

Winner of the 2021 Canon
Female Photojournalist Grant

Pilots Connecting Remote Alaska

Across Alaska's rugged, diverse, and sparsely populated terrain, one sound can be heard almost anywhere: the distant drone of an aircraft. Only 20% of Alaska is accessible by road, and dozens of its remote settlements, predominantly Alaska Native communities, rely on aircraft for essential services including mail and groceries, medical care, and emergency transport.

Since the first mail-delivery plane took off in 1924, small aircraft capable of landing on short runways or on natural features like tundra, glaciers, beaches, and water have played a critical role in Alaska's development. Today, nearly all of Alaska is highly dependent on aviation, both for essential transport between communities and to access remote wilderness areas. For many pilots, flying is simply a way of life, a way to connect with the landscape and each other.

Throughout my life in Alaska, I have known flying to have an almost spiritual aspect. It commands attention to safety and a deep respect for the land, weather, and the lives of the people onboard. While flying in Alaska is now commonplace, it is frequently romanticized as a dangerous enterprise. The early era of bush flying between the 1920s and 1950s is famous for the first bold pilots who flew without weather forecasts, navigational technology or runways, and who subsequently took risks with the weather, survived crashes, and were often stranded alone in the wilderness. Although

the safety of modern aviation has progressed considerably since that time, the idea that flying in Alaska is dangerous still lingers, to the detriment of professional and private pilots who devote their flying careers to operating safely.

From the city of Anchorage, to the Arctic, to the Yukon-Kuskokwim Delta, these are portraits of pilots who have been part of the Alaskan aviation community for decades and of those who are helping to shape its future. Their airplanes also represent a living portrait of Alaska's past: most aircraft chosen by these pilots (e.g. the Piper Super Cub and de Havilland Beaver) have been used, maintained, and passed on between generations of pilots since they were first produced in the mid-20th century.

As one pilot told me, "So much happened before the time of airplanes, and so much will happen after the time of airplanes." As the aviation industry undergoes rapid changes with skyrocketing insurance costs, advances in electric aircraft, and the recent approval of cargo drones, the future of flying in Alaska is uncertain.

The exhibition covers a pivotal moment in time, telling the stories of pilots who connect remote communities, rescue people in need, teach and inspire newer pilots, and transport people to the wildest parts of the state.

Acacia Johnson

VENUE

Hôtel Pams





Acacia Johnson

INSTAGRAM @acacia.johnson
TWITTER @_AcaciaJohnson
FACEBOOK acaciajohnsonphotography
WEB www.acaciajohnson.com

Acacia Johnson (b. 1990, Anchorage, Alaska) is an artist and photographer based in Alaska. Drawn to painterly light and otherworldly landscapes, her work has focused on the environment, conservation, and the connections between people and place.

Johnson graduated from the Rhode Island School of Design in 2014 and spent the following winter in Arctic Canada on a Fulbright grant, where she developed a lasting interest in the Polar Regions that still influences her work today. She has since made over 50 voyages to the Arctic and Antarctica as a photographer and expedition guide — an effort to inspire wonder and understanding for these remote regions during a time of rapid change.

Her photographs have been exhibited internationally and are held in the collections of the Smithsonian Museum of American History and the Anchorage Museum, among others. In 2020, she was featured on *Forbes'* 30 Under 30 list for Art and Style, and in 2021 received the Canon Female Photojournalist Grant. She holds an MFA in Creative Writing from the University of Virginia, contributes regularly to *National Geographic*, and is the 2022 recipient of the ICP Infinity Awards for Documentary Practices & Photojournalism.



Le brouillard hivernal est tombé sur l'aéroport, marquant la fin de la journée de travail. Leighan Falley, pilote de glacier, a recouvert les ailes de son Otter turbopropulsé. Guide de montagne durant neuf ans sur le mont Denali, elle est désormais pilote le long de la chaîne d'Alaska pour Talkeetna Air Taxi. « L'aviateur moderne n'est plus celui des années 60, 70 ou 80 qui avait des accidents à répétition. Aujourd'hui, nous connaissons mieux les risques et nous avons de meilleurs instruments. »

© Acacia Johnson

Lauréate de la Bourse Canon de la Femme Photojournaliste 2021

As a midwinter fog settles over the airport, signaling the end of the workday, glacier pilot Leighan Falley has put wing covers on a Turbine Otter. Falley, who spent nine years guiding climbers on Denali, flies for Talkeetna Air Taxi in the Alaska Range.

"I think that the aviator of today has very little to do with the pilots that flew and crashed a bunch of airplanes in the 60s, 70s, even 80s. As modern aviators, we are more cognizant of target risk, we have better equipment."

© Acacia Johnson

Winner of the 2021 Canon Female Photojournalist Grant



Un vol en formation le long de la vallée de la rivière Knik, près de Palmer en Alaska. Ces sorties entre amis permettent aux jeunes pilotes de profiter de l'expérience de leurs aînés.

© Acacia Johnson

Lauréate de la Bourse Canon de la Femme Photojournaliste 2021

A group of pilots flying in formation along the Knik River Valley near Palmer, Alaska. Social flights are opportunities for newer pilots to learn from their experienced colleagues.

© Acacia Johnson

Winner of the 2021 Canon Female Photojournalist Grant



La piste d'atterrissage de Toksook Bay, face à la mer de Béring gelée. Les 600 villageois sont pour la plupart des autochtones d'Alaska, de la tribu Nunakauyarmiut. Leur vie dépend de la pêche.

© Acacia Johnson

Lauréate de la Bourse Canon de la Femme Photojournaliste 2021

The airstrip in Toksook Bay by the frozen Bering Sea. Most of the 600 people living in the village are members of the native Nunakauyarmiut Tribe of Alaska and rely on fishing for subsistence.

© Acacia Johnson

Winner of the 2021 Canon Female Photojournalist Grant