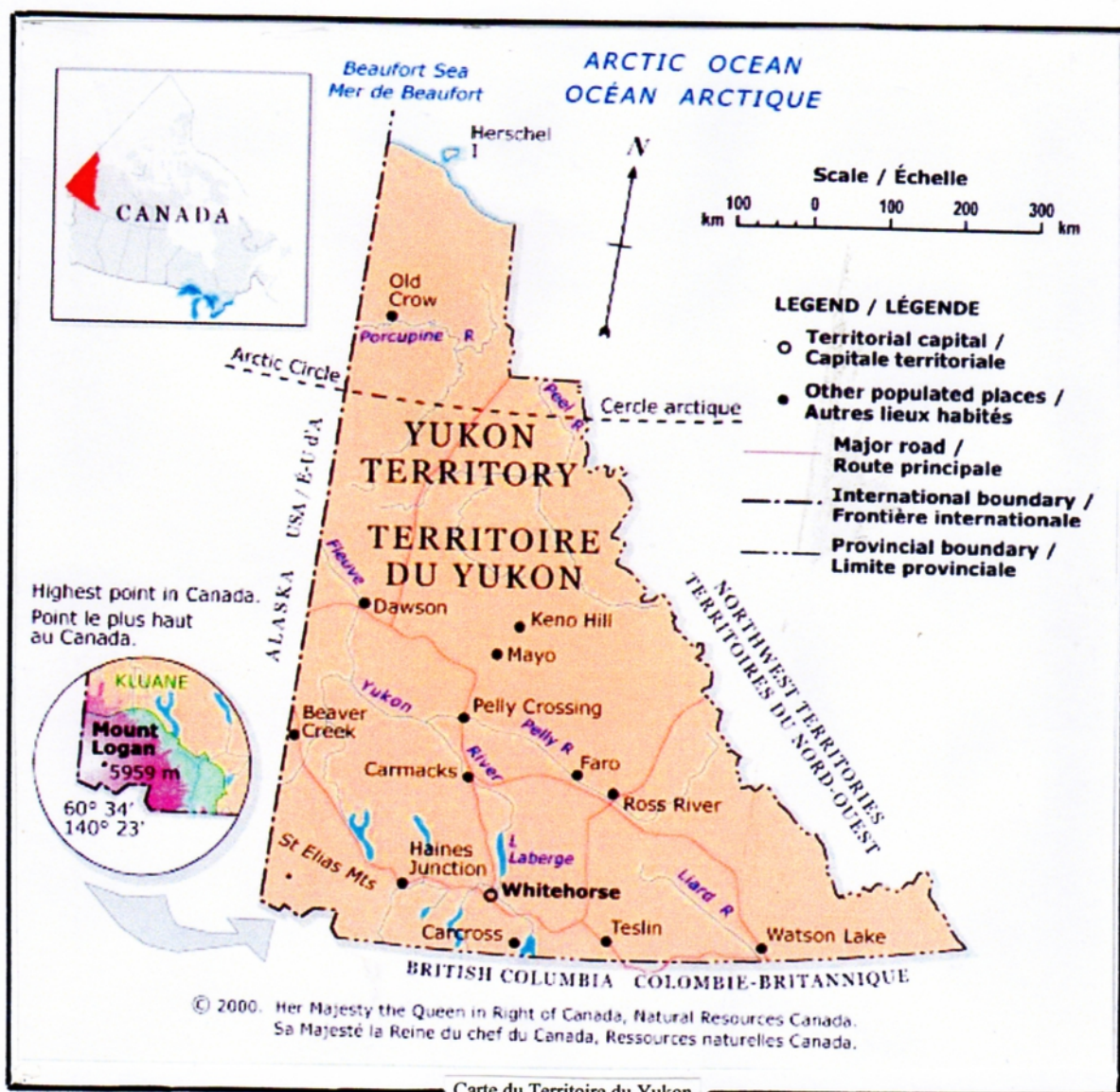


A la conquête du Grand Nord

Yukon Airways & Exploration Co, Ltd.

par Jacques Prudhomme

Le territoire du Yukon, situé au Nord-Ouest du Canada, n'est pas réputé d'un accès facile et de conditions météorologiques favorables (plus de 482.500 km², soit 88 % de la surface de la France).



En 1927, **G. Clyde Wann** crée la *Yukon Airways and Exploration Company Limited* qui deviendra la 1^{ère} compagnie aérienne à posséder une ligne commerciale passagers au Yukon. De plus, les autorités postales à Ottawa viennent de lui accorder un contrat pour le transport du courrier. De fait, le courrier est transporté avec la permission des postes canadiennes, qui de leur côté n'apportent aucune aide financière. L'accord passé est une simple promesse commerciale.

Président de la compagnie, il s'associe avec **Andy Cruickshank** qui devient son chef pilote. **Andy Cruickshank**, né en Angleterre, a été pilote pendant la 1^{ère} Guerre mondiale au sein du *Royal Flying Corps* et de la *Royal Air Force* britanniques. Après la guerre, il s'établit au Canada et sert pendant 5 ans dans la police montée, la plupart du temps au Yukon. A la fin de son contrat en 1924, il reprend les vols et se produit pendant 3 ans dans des shows aériens en Californie, en Utah et au Nevada.

La commission canadienne des bureaux de poste autorise les sociétés privées à imprimer et à délivrer des timbres semi-officiels de 25 ¢ de leur propre conception pour le courrier transporté à bord de leurs avions, dans le but d'assurer une source complémentaire de revenus. Selon les directives, ces timbres doivent être placés au dos de l'enveloppe, mais dans la pratique, ils sont le plus souvent positionnés sur le recto à côté de l'affranchissement officiel.

G. Clyde Wann fait l'acquisition en 1927 d'un avion neuf Ryan B-1 Brougham à San Diego (Californie). Baptisé *Queen of the Yukon*, il peut transporter 4 passagers en plus du pilote à une vitesse de croisière de 180 km/h. C'est la version de base du célèbre *Spirit of St. Louis* de **Charles Lindbergh**, qui lui fut nettement modifié pour la traversée de l'Atlantique Nord.



Queen of the Yukon

© Yukon Transportation Museum.

C'est pour cette raison que *Yukon Airways* souhaite que son timbre ressemble au timbre aérien commémoratif de 10 ¢ émis par la poste américaine lors de l'exploit de **Charles Lindbergh**.



Timbre aérien semi-officiel pour société privée
avion Ryan en vol
n° CL.42 - (U.S.C.C.S.)



Traversée de l'Atlantique par C. Lindbergh
le « Spirit of Saint-Louis »
PA n° 10 - (Y. & Tellier)

Ce timbre est dessiné et gravé par **W.H. Jordan** de la *Clarke and Stuart Company Ltd* de Vancouver. *Yukon Airways* rejette le premier dessin qui lui semble trop simpliste, la poste canadienne rejette la seconde étude. Un 3^e projet, qui comporte des dessins supplémentaires en arrière plan, est enfin adopté par les 2 parties. Le timbre imprimé en bleu foncé est édité en octobre 1927.

En parallèle, *Yukon Airways* conçoit une enveloppe qui doit être vendue avec son timbre aérien correspondant, mais cette enveloppe est refusée par les postes canadiennes.

En contrepartie, une bande tricolore adhésive rouge-blanc-bleu est prévue pour être collée sur chaque enveloppe transportée par la compagnie.



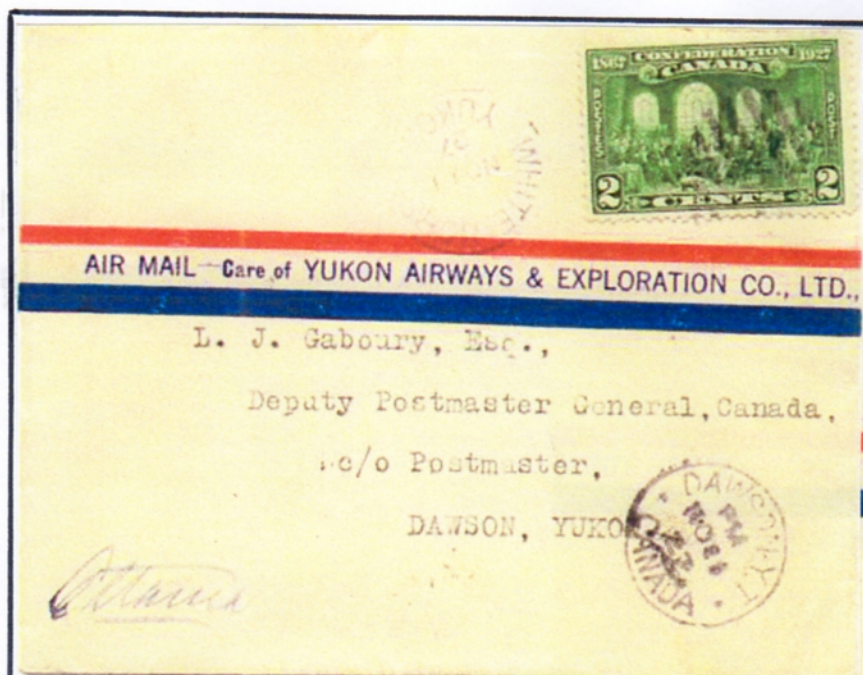
Bande adhésive tricolore ajoutée sur chaque lettre

Le *Queen of the Yukon* fait son voyage de San Diego à Vancouver par petites étapes en transportant quelques passagers sur de courts trajets. Arrivé le 27 septembre 1927, l'appareil est démonté et expédié par bateau à Skagway en Alaska où il arrive le 21 octobre suivant.

Le réassemblage est effectué, mais il n'existe aucun aérodrome pour décoller. En alternative à la piste inexistante, un chemin recouvert de patins en bois est improvisé.

Le 25 octobre, accompagné de son épouse **Edmée**, de **Clyde Wann** et de **J.E. Smith** ingénieur chez Ryan, **Andy Cruickshank** réussit à faire décoller son appareil face à la mer. Le plafond est très bas, et **Andy** est obligé de voler entre les canyons et les vallées pour échapper aux nombreux pics enneigés de la région. Après 20 mn pour atteindre 4.000 m, il met le cap sur Whitehorse, siège de la compagnie, où il se pose après 1 h 10 de vol. Le lendemain, le vol se poursuit sur Dawson.

C'est le 11 novembre 1927 que débute le 1^{er} service de poste aérienne sur le trajet Whitehorse-Mayo via Dawson. La distance est couverte en 4 h ½ alors que les équipages chiens-traineau mettent entre 12 et 14 jours par beau temps.



Lettre du 11 novembre 1927 pour Dawson
1^{er} vol de Whitehorse à Mayo, via Dawson
Recto de la lettre

Lettre du 11 novembre 1927 pour Dawson
1^{er} vol de Whitehorse à Mayo, via Dawson
Verso de la lettre



(Seulement 21 lettres connues de ce vol)

Lors de ce premier transport de courrier, le vol ne fait pas escale à Dawson. Mme E. Cruickshank est donc obligée de lancer les sacs de courrier par une fenêtre de la cabine lors du survol, à basse altitude, du terrain de Dawson. Mme E. Cruickshank accompagne son mari la plupart du temps lors de ces vols risqués qu'il effectue au cours de l'hiver 1927-1928. L'avion n'a pas de train à skis, mais des roues, ce qui témoigne des prouesses du pilote.

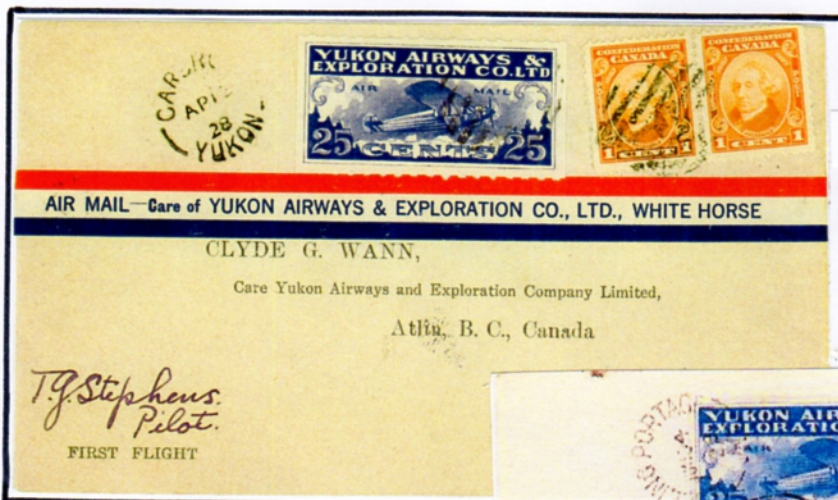


Article du Whitehorse Star concernant le 1^{er} vol inaugural du 13 avril 1928 vers Carcross et Atlin. Le Whitehorse Star a imprimé environ 1.000 journaux dont une partie sera acheminée par ce vol.



© Yukon Transportation Museum.

Début 1928, Andy Cruickshank part pour rejoindre la compagnie *Western Canada Airways*.



Lettre du 13 avril 1928 - Vol de Carcross à Atlin. enveloppe signée par le pilote Tommy Stevens.



Lettre du 21 mars 1929 - Vol de Wernecke à Whitehorse. Ne pouvant partir sur le *Queen of the Yukon* accidenté le mois précédent, ce courrier est expédié le 4 juin 1928 par *Western Canada Airways* et le service de *Rolling Postage* à *Red Lake*. Retourné à l'expéditeur, il est à nouveau envoyé à Whitehorse le 21 mars 1929. Courrier philatélique de courtoisie... ?

Le *Queen of the Yukon* connaît une brillante carrière jusqu'à son accident à Mayo en mai 1928, au cours du vol inaugural entre Dawson et Aklavik. L'appareil n'est plus qu'un amas de tôles, mais aucune victime n'est à déplorer. Le pilote **Tommy Stephens** quitte également la compagnie après cet accident.



Crash en mai 1928
du *Queen of the Yukon*

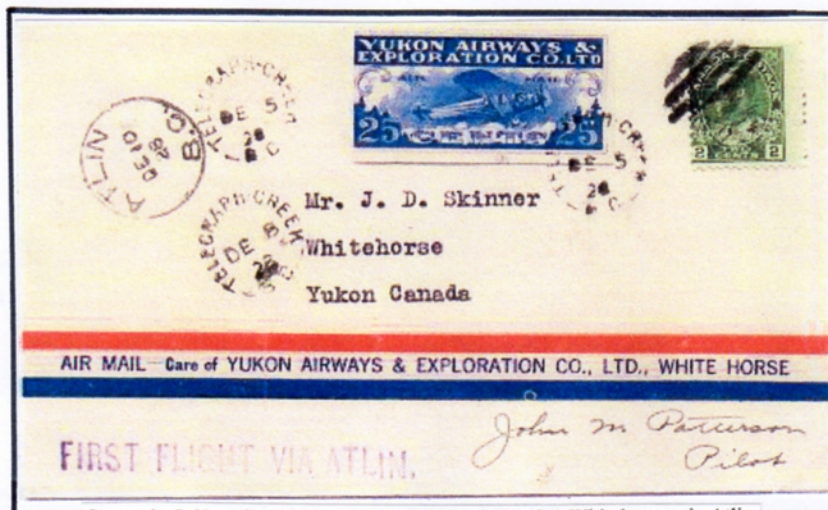
Après la perte du *Queen of the Yukon*, la compagnie cherche un appareil de remplacement avant qu'un nouvel appareil Ryan neuf puisse être acheté et livré.



Biplan Alexander Eaglerock
Northern Light

Cet appareil est un biplan triplace Alexander Eaglerock, qui est baptisé *Northern Light*. Il est rapatrié du Colorado (U.S.A.) jusqu'à Mayo par un nouveau pilote **John Patterson** surnommé « Pat ». Ce dernier restera sur cet appareil jusqu'à la livraison du second Ryan.

Avec un train soit à roues, soit à skis, le *Northern Light* sert pendant 19 mois au sein de la compagnie avant d'être accidenté.



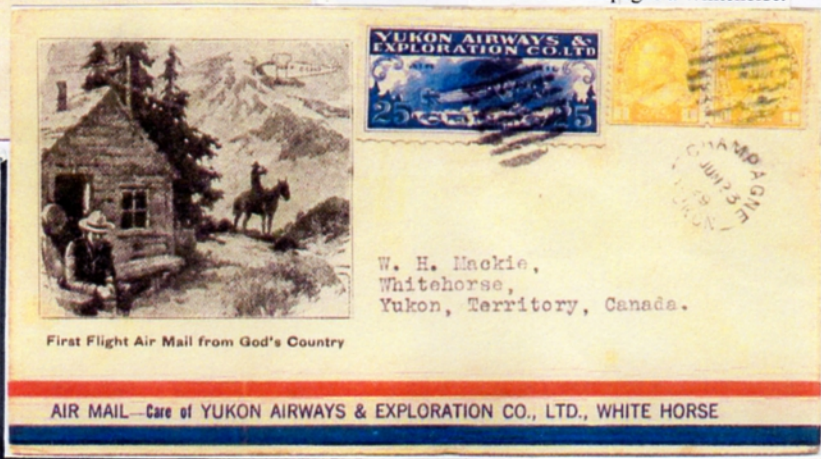
Lettre du 5 décembre 1928 – Vol de Telegraph Creek à Whitehorse, via Atlin.
enveloppe signée par le pilote **John Patterson**.

La compagnie transporte, en plus du courrier et des passagers, tout type de marchandises permettant de rentabiliser le voyage.



Lettre du 23 juin 1929
1^{er} vol de Champagne à Whitehorse.

Lettre du 23 juin 1929
1^{er} vol de Champagne à Whitehorse.



First Flight Air Mail from God's Country



Queen of the Yukon II

© Yukon Transportation Museum.

En août 1929, l'arrivée du second Ryan baptisé *Queen of the Yukon II*, permet d'ouvrir de nouveaux trajets.

Il connaît cependant une courte carrière de moins de 3 mois. Le 2 novembre 1929 près de Carmacks, suite à un problème moteur au décollage et à une tentative d'atterrissage manquée, le *Queen of the Yukon II* connaît une fin tragique en se crashant.

Son pilote **John « Pat » Patterson**, âgé de 22 ans, a le triste privilège d'être le premier pilote victime de l'aviation au Yukon.



Crash en novembre 1929
du *Queen of the Yukon II*



John "Pat" Patterson, pilote

© Yukon Transportation Museum.

© Yukon Transportation Museum.

Moins d'un mois plus tard, le crash du *Northern Light* à Coalmine Lake met fin aux espérances de la *Yukon Airways* qui ferme ses portes. Le bilan est trop lourd : 3 avions achetés – 3 avions crashés – 1 pilote décédé.

Cette compagnie de pionniers a survécu seulement 2 ans ½, en raison des difficultés mécaniques de l'époque et des conditions climatiques désastreuses, mais elle a ouvert la voie à ses successeurs pour le développement de cette région.



Bel exemple de Faux :

Lettre avec cachet de la poste de Dawson du 6 mars 1934.
Or le dernier vol de la compagnie a eu lieu fin novembre 1929.
De plus, il n'y a pas la bande tricolore adhésive.
ATTENTION lors de vos achats.

BIBLIOGRAPHIE :

- **Canada's Flying Heritage** - University of Toronto Press - Canada
- **Internet** - Site Yukon Transportation Muséum
- **Internet** - Sites divers

Remerciements tous particuliers à **Steve Johnson** de London, Ontario (Canada) pour le prêt de certains documents utilisés dans cet article.