

La délirante aventure de l'Alouette affolée

en CF-18 de l'Escadron 425 Alouette de la base de Bagotville



Par Gilbert «Gilles» BOULANGER, DFC

Photo : Richard Girouard

Dédiacé au :

Lieutenant Colonel Sylvain Ménard, Commandant de l'Escadron 425 Alouette.
Ainsi qu'au **Colonel Alain Pelletier**, Commandant de la Base Militaire de Bagotville, QC.
Et au **Colonel Paul Prévost**, présentement en service en Afghanistan.

Octobre 2010.

Courriel : Gilbert « Gilles » Boulanger, DFC, Sherbrooke QC.
« Soyez à L'Escadron tactique de chasse 425 Alouette à la Base Militaire de Bagotville le 3 novembre 2010 pour votre programme préparatoire à un vol le 5 novembre en CF-18. Une chambre vous a été réservée sur la Base Militaire de Bagotville ».
Signé : Lieutenant Colonel Sylvain Ménard, Commandant, Escadron 425 Alouette, Bagotville, QC, Canada.

4 novembre 2010, 08h00.

Je prends le petit-déjeuner avec mon accompagnateur officiel,

le Second Lieutenant Geoffrey Quick puis je me rends à la salle d'essayage rencontrer le Caporal Chef René Tremblay. Spécialiste de l'équipement, homme de grande stature, fort, souriant, assisté de ses aides il a pour mission d'ajuster l'équipement nécessaire pour la réussite de ce vol à mon corps.

Le Lieutenant Geoffrey Quick, lui-même pilote apprenti de CF-18, est délégué par le Commandant Ménard pour m'escorter dans une spirale d'informations théoriques que je dois absorber. La pression sur mon cerveau est telle que j'ai la sensation d'être sur une chaise centrifuge dont le but est de délimiter la résistance des aviateurs aux forces de gravité.

De la théorie nous passons à la réalité. J'enfile une combinaison de pilote de chasse, qui a tout autant d'agrafes en velcro que de poches, dans laquelle est dissimulé l'équipement sophistiqué devant garantir ma sécurité. Les assistants du Caporal Chef Tremblay agrafent un système d'oxygène auxiliaire, une radio transmetteur d'urgence et un radeau de sauvetage pour assurer ma survie en cas d'éjection en mer. Le Caporal m'initie au fonctionnement de ces systèmes d'urgence. Le radeau de sauvetage en cas d'amerrissage soulève bien des interrogations de ma part. Finalement, avec 35 livres de matériel ajoutées à mes 150 livres, je quitte la chaise d'essayage et fais quelques pas



maladroits qui me donnent l'allure d'un robot égaré.

Accompagné du Lieutenant Quick, je vais au restaurant de la base pour le lunch, qui est de rigueur. Je ne dois pas partir le ventre vide. Après une heure de repos, je suis de retour au centre technique afin de confronter le siège éjectable. L'équipe de tournage, dirigée par Robert Tremblay et le cameraman Christian Lamontagne de Vic Pelletier Productions de Matane, me suit pas à pas avec une colossale camera vidéo. Le Caporal Tremblay m'invite à prendre place dans le siège éjectable d'entraînement. Dans cet environnement d'aérodynamisme si sophistiqué, le siège éjectable tout noir, si massif, semble manquer de finesse. Je prends place dans le simili-siège arrière d'un CF18. Le Caporal et ses assistants me ligotent au siège en tirant sur des lanières à m'en couper le souffle. J'ai la sensation d'être moulé au siège. Pendant deux heures, on m'enseigne l'art de s'éjecter d'un CF18 en détresse.



Mon ami Richard Girouard, photographe professionnel, me suit toute la journée avec son appareil photographique me mitraillant de « bits électroniques ». Richard est aussi mon agent de liaison avec la Base aérienne de Bagotville et son administration. Séances d'habillage, siège éjectable, le départ et le retour du CF18, tout est enregistré dans son 35mm numérique.

Des pensées troublantes, tels des éclairs menaçants, traversent mon esprit. Dans quoi me suis-je embarqué ? Le caporal Tremblay interrompt mes pensées avec une autre directive et mon enthousiasme reprend le dessus. Le Caporal considère que je suis prêt, le temps venu, de me larguer

En haut : pratique dans le simulateur de siège éjectable. Ci contre : Gilbert Boulanger gréé de 35 livres d'équipements de sécurité et de survie (Éric Rousseau).

dans l'espace en « trois temps, trois fusées, et trois secondes ». Au lancement de la première fusée, la verrière se séparera du CF-18, le Commandant suivra, puis moi, son passager. Nous serons lancés à la verticale hors de l'avion avec une accélération de 20G, ce qui me rendra inconscient pendant quelques secondes. La deuxième fusée me séparera du siège et la troisième ouvrira le parachute pour me ramener au sol. Quoique fier de mon saut en parachute en chute libre de 8 000 pieds au mois d'août à l'école de parachutisme de Victoriaville, je dois admettre que cette aventure ne pourrait se comparer à une éjection d'un CF-18. Le Caporal-chef me signale que le siège coûte plusieurs milliers de dollars et est irrécupérable, la poussée d'envoi de 20G détruisant, en effet, le mécanisme sophistiqué du siège.

De retour dans ma chambre, je me couche tôt. Je remémore les exercices. J'interroge ma mémoire et m'inquiète sur ce que je n'ai pas retenu. Puis j'ai quelques doutes sur la sagesse de me rappeler qu'il s'agit d'un vol à la vitesse supersonique. Malgré toute cette angoisse je parviens à dormir. Ce vol en CF-18 n'a rien de similaire avec mon voyage en Concorde d'Air France en février 1989. Même si celui-ci m'avait amené à 60.000 pieds d'altitude et à Mach 2, soit deux fois la vitesse du son (une vitesse que même le CF-18 ne peut atteindre), je n'étais qu'un des 45 passagers en route pour Paris dans le plus prestigieux et performant *airliner* dont les performances à ce jour n'ont pas été égalées.

Durant la guerre, le sommeil facile, fut pour moi un constant refuge. Au retour de mes raids comme mitrailleur arrière, après de longues missions en territoires ennemis, sans cauchemars je tombais dans un sommeil profond. Mais cette nuit-ci, je n'ai pas le sommeil aussi facile. Je subis un véritable carrousel de rêveries de sièges éjectables, de radeaux, de bouteilles d'oxygène, d'émetteurs radio de détresse. Dans ce rêve, je vois le Caporal Chef à chaque tour du carrousel, sourire aux lèvres, me gratifiant d'un salut militaire.



Gilbert Boulanger se pratiquant aux procédures d'éjection sous l'oeil vigilant des spécialistes de la base de Bagotville (Éric Rousseau).

5 novembre 2010, 07h00.

C'est le grand jour ! Le petit-déjeuner en tête-à-tête avec mon Commandant-pilote est tout un honneur. Un rapport de météo nous apprend, qu'en raison de l'épaisse couche de nuages qui de 1000 pieds à 30.000 pieds couvre la vallée du Saint-Laurent, notre plan de vol initial qui consistait à survoler Sherbrooke, Granby, Rimouski, Rivière du Loup, La Pocatière, Montmagny (où je suis né) et Québec est annulé et remplacé par un vol dans une zone réservée aux exercices militaires entre Bagotville et le Labrador.

Je suis désolé parce que mes collègues du Club d'aéronefs

expérimental de Sherbrooke (CAES) et du Rallye aérien « Les faucheurs de Marguerites », mes amis et la parenté s'attendent bien à ce que je fasse du survol à basse altitude. Mais aujourd'hui, ils n'entendraient que du bruit.

La conversation va bon train et les sujets sont nombreux. Le Commandant Ménard est natif d'East Angus, petite ville sise près de Sherbrooke où il a fait son enseignement primaire. Il est bien renseigné sur mes années de guerre de 1940 à 1945 parce qu'il a lu mon autobiographie « L'Alouette affolée » dont la préface est signée par un de ses collègues, le Lt Colonel Paul Prévost qui est présentement en service en



Ci-dessus, à gauche : on révise les détails techniques du siège éjectable du CF-18. Ci-dessus, à droite : Gilbert Boulanger enfile sa combinaison «anti-G». Ci-dessous : briefieng sous l'oeil des média avant de rejoindre l'avion (Richard Girouard).

Afghanistan. Sylvain Ménard est un homme calme, passionnément engagé à ses responsabilités et défis militaires. Je ressens une grande fierté d'être là avec lui, moi, un ancien membre de la seule escadrille canadienne française de la RCAF intégrée au Bomber Command de la RAF durant la Seconde Guerre Mondiale. Il

reconnait en moi le plus vieux membre de la famille des Alouettes. Nous sommes des Frères d'armes. Quelle honorable profession qu'est la sienne : être gardien de la paix ! Je soupçonne que notre rencontre amicale est aussi un exercice physiologiquement préparatoire à la réalisation de mon vol, lequel aura lieu dans quelques heures.

Une balade supersonique ne peut être prise à la légère. J'ai dû me soumettre à un examen médical rigoureux assorti de prises de sang, d'électrocardiogramme et autres, sous la direction de la Major Carole Descoteaux, médecin de la Base militaire. J'ai remarqué que dans son rapport médical, elle recommande une limite de



3G (une accélération équivalente à trois fois mon poids) dans les manœuvres aériennes.

Je me rends pour une dernière fois à la salle technique d'habillement pour enfiler les vêtements de vol. Tout est accompagné de vérifications méticuleuses sous la direction du Caporal Chef et de ses collègues. Assisté du Lieutenant Quick, j'enfile une combinaison dont le but est de retarder, le moment venu, la fuite du sang de mon cerveau qui provoquerait l'inconscience durant les manœuvres violentes. Un professionnel, tel le commandant, peut se permettre une accélération de 6G, moi non. Mon profil médical exige 3G comme étant sécuritaire.

Le Colonel Alain Pelletier, Commandant de la Base militaire de Bagotville, pilotera l'avion accompagnateur et aura comme passager le Caporal Pierre Habiib, photographe officiel de la base.

En automobile, accompagné du Lieutenant Quick, je me rends au CF-18 Hornet dont la désignation technique affiche le numéro de série 934, le « 9 » indiquant un CF18 à deux places. Plus de 35 livres (15,876 Kg) sont ajoutées à mon poids en raison du casque de fibres, des lunettes de sécurité, du système de communications et d'oxygène d'urgence ainsi que de la ceinture de pression, le tout faisant partie des vêtements essentiels à ma sécurité.

Sous haute surveillance, je me rends à l'aire de stationnement où se trouvent une quinzaine de CF-18. Enfin le voilà, ce monstre de 40.000 livres que je dois pour ainsi dire chevaucher. Une échelle placée à la verticale contre le fuselage est la seule façon de me rendre à mon poste situé à 12 pieds (3,5 m) du sol. Avec l'aide des mécaniciens, je me hisse un barreau à la fois pour atteindre la racine de l'aile qui sert de plateforme pour que je puisse me glisser dans le siège éjectable. Le Commandant Ménard s'assure que je suis bien ancré à mon siège. Tout autour du CF-18, l'activité est intense. Dans peu de temps, les mécaniciens obéiront à des signaux manuels



En route vers le CF-18 «934» (Richard Girouard).

et radiophoniques pour mettre en marche cette merveille volante. Le Commandant et moi faisons un dernier examen du siège éjectable et les lanières qui me retiennent fermement au siège. À l'instant où le Colonel prononcera les paroles « *eject, eject, eject* », je n'aurai que trois secondes, pour tirer sur la lanière qui me lancera hors de l'avion.

Je me mets à réfléchir sur les lois de l'aérodynamisme auxquelles les concepteurs ingénieurs doivent se soumettre. Que les mêmes lois s'appliquent tout autant à mon avion Dedalius MK1 qui ne pèse que 1200 livres à pleine charge, qu'au CF-18 et ses 40.000 livres peut sembler bizarre aux néophytes. Mes connaissances minimales sur le sujet m'aident à dissiper certains doutes. Ma confiance envers l'équipe demeure inébranlable. Je suis à l'écoute par intercommunication radiophonique avec le Lt Colonel Ménard. Quelle chance unique le destin m'accorde de pouvoir entendre ses paroles commander le démarrage de cet instrument de guerre terrifiant. Les mécaniciens réagissent instantanément aux ordres du pilote. Ils déclenchent les deux moteurs, chacun pouvant développer une poussée de 20.000 livres au décollage qui se transforme en une rage de puissances maléfiques.



Grimper à bord d'un CF-18 n'est pas toujours aussi évident que l'on peut penser avec tout l'équipement de sécurité et de survie gênant les mouvements (Richard Girouard).



Gilbert Boulanger est maintenant prêt pour effectuer un vol mémorable (Éric Rousseau).

Les communications entre la tour de contrôle et le Commandant sont courtes et précises. La mise en marche d'ordinateurs et autres instruments sophistiqués est terminée. Le CF-18 « 934 » est autorisé à se diriger vers la piste 29 pour le décollage. Le pilote pousse les manettes des gaz. J'entends derrière moi le vrombissement colérique des moteurs. Le bruit est intense. Le roulage vers la piste est bruyant, parfois cahoteux dû au poids de l'avion. Cela m'inspire la réflexion inquiétante : cet énergumène des airs ne dispose que de trois roues pour supporter son poids de 40.000 livres sur la piste.

Nous roulons lentement jusqu'au bout de la piste 29. Le Colonel Pelletier est déjà en place. Il prendra son envol après notre départ dans moins de 30 secondes. Les communications sont terminées. Nous avons la permission de décoller. Manettes à fond, les turbines derrière moi rugissent de plus belle. L'accélération m'écrase avec force dans mon siège. L'avion roule durant quelques secondes, quitte le sol, puis pénètre l'opacité des nuages, guidé par ses instruments de navigation. Entouré de nuages gris, noirs et blancs, l'avion s'élance

à un angle de 15 degrés et traverse l'épaisse couche de 30.000 pieds de nuages à une vitesse folle qui me précipite vers l'inconnu. La visibilité est nulle. Le CF-18 rugissant de puissance aux mains du Colonel Ménard sortira de ces nuages dans quelques secondes. Je sens que mon corps, que mon

esprit et que mon cerveau sont maintenant parties intégrantes de cette machine volante qui semble se soucier peu de la gravité et m'amène vers les cieux.

Sortant des nuages, mon cœur s'affole quelque peu. À la sortie soudaine des nuages ténébreux, le CF18, tel un bouchon d'une bouteille de champagne, est lancé vers un ciel azuré sans nuages et d'une beauté inouïe. Je ne peux retenir des cris de joie. Le CF-18 garde son angle de montée inchangé jusqu'à qu'il ait atteint une altitude de 40.000 pieds. Puis la fusée diminue de puissance et prend une attitude de vol de croisière. La sensation d'accélération me fait penser à un lancement de vaisseau spatial. Puis, en peu de temps, mon cœur se calme. Mes yeux ont peine à savourer l'incroyable beauté qui les assaille. Un soleil solitaire, si brillant au sol, n'est maintenant qu'un disque orangé sans éclat. Comme s'il était une fleur à la dérive dans la pureté d'un azur dont aucun peintre n'a le secret sur sa palette.

Ma rêverie éveille à ma mémoire la rencontre fortuite d'un pilote de chasse de l'Armée de l'Air Française, Fabrizio Casagrande.



Les deux CF-18 biplaces au roulage vers la piste 29 (Richard Girouard).



Décollage de Bagotville sous une météo maussade pour une aventure inoubliable à 40.000 pieds et Mach 1,5 (Richard Girouard).

Avec Denis Roy, mon partenaire dans Dedalius Aviation Inc., nous sommes allés en France visiter Monsieur Jean-Claude Gomet, de Besançon. Celui-ci avait acheté un jeu d'assemblage de notre aile à géométrie variable. Près de cent kits avaient été livrés dans 13 pays, dont la France. Nous allions donc aider Jean-Claude et ses amis à assembler ses ailes. De retour au Canada, quelques mois plus tard, nous recevons une demande spéciale de modification du palonnier. Alors que l'avion de Jean-Claude doit participer au rallye Tour de France en août en 2003. Le pilote est handicapé et ne peut activer les freins situés au-dessus des pédales du palonnier. Ce rallye international est ouvert aux

handicapés physiques. Il me vient à l'idée qu'un système de freins, tel que l'on voit sur les manchons des motocyclettes, pourrait être adapté sur le manche à balai de l'avion. Un appel téléphonique chez Aircraft Spruce en Californie, une expédition du système par avion et 48 heures plus tard les mécaniciens de l'Aviation française avaient installé le tout. Le pilote est Fabrizio Casagrande, pilote de chasse de l'Armée française, handicapé par l'effroyable maladie de la sclérose en plaques. Après deux semaines de compétition, il se classe deuxième. Au cours des années, nos rencontres se font dans la joie grâce à la grande amitié qui nous unit. J'ai eu l'honneur de le revoir en 2011 en

Normandie lors des cérémonies du 67^e anniversaire du Débarquement (1944) à Courseulles-sur-Mer dont je suis un vétéran. Il demeure à Dijon avec son épouse Ping qui l'accompagne dans ses voyages. Une chaise roulante adaptée sert à ses déplacements. Sans répit, il est engagé dans un combat sans mesure contre cette impitoyable maladie. Dans le « Journal intime » d'H.F. Arrel (1849), la citation suivante de l'auteur décrit l'homme, le Frère d'armes que je connais : « *l'héroïsme est le triomphe de l'âme sur la chair* ».

La voix du Commandant interrompt ma rêverie :

« *Monsieur Boulanger nous voilà à 40.000 pieds. Que désirez-vous*

faire ? Quelques tonneaux ? Peut-être un vol à l'envers ? »

Je m'empresse de lui répondre :

« *Tout ça et plus !* »

Nous avions parlé, au petit-déjeuner, de la force G (pour gravité) à laquelle j'allais être confronté. Un peu de prudence due à mon âge nous paraissait nécessaire. On avait conclu qu'un +3G, tel qu'indiqué dans ma fiche médicale compilée par la Major Descoteaux, serait suffisant. Sitôt dit, sitôt fait. Le Commandant fait un lent et gracieux tonneau à une vitesse de 350 miles à l'heure. Un deuxième. Celui-ci, plus serré, m'impose 4G. Je sens un léger malaise à l'estomac. Il est évident que j'y ai perdu l'habitude. Le Commandant Ménard déplace le manche à balai vers la gauche et place le CF-18 en vol inversé. Bien retenu, retenu à mon siège éjectable par de nombreuses courroies, je me sens à l'aise et en sécurité. Il faut quelques instants au cerveau pour normaliser cette position. Le monde à l'envers, c'est vraiment cool !

Dix milles pieds sous nos ailes, la couche dense de nuages que nous avions traversée en quelques minutes obstrue ma vue du sol. Les nuages, si ténébreux lors de notre ascension, sont maintenant d'une éblouissante blancheur teintée d'un amas d'ombres grises, bleues et noires lesquelles laissent entrevoir le réseau de vallées, de rivières et de montagnes qu'une éclatante blancheur domine.

« *Voulez-vous piloter, Monsieur Boulanger ?* » me demande le Commandant. Les quelques heures de pratique effectuées sur le simulateur de vol s'avèrent utiles. Assis sur le siège arrière, je constate que ma vue avant est cependant bloquée à 80% par le siège éjectable du Commandant. Je saisis le manche à balai, le penche et le pousse à gauche puis à droite. Le tirant vers moi, j'effectue une montée timide et remets le CF-18 en palier. J'amorce quelques virages. Même si j'ai les pieds sur le palonnier pour opérer le gouvernail de direction, celui-ci coordonné aux manœuvres est à la charge des ordinateurs de vol. Le déplacement des ailerons du CF-18, quelle que soit la vitesse



Le CF-18 «934» avec Gilbert Boulanger à son bord est de retour à la base de Bagotville sous la pluie (Richard Girouard).

des manœuvres, est aussi activé par ordinateur, ce qui fait que la pression sur le manche à balai ne varie pas. Le fait de ne pas voir de ligne d'horizon à cause du siège éjectable du Commandant gêne mon plaisir momentanément.

Quelle chance ma bonne fortune m'offre une autre fois. Je vis une aventure unique, réelle et impossible à confondre avec la rêverie. Je dois faire durer cette euphorie spatiale le plus longtemps possible alors qu'elle comble mes désirs. L'avion accomplit de gracieux et élégants tonneaux devant un horizon qui bascule devant moi. Une profonde et inexplicable sensation imprègne tout mon corps de joie. Je vois le ciel azuré une fraction de seconde, puis la blancheur éblouissante de la terre l'autre instant. La spirale est enivrante.

« *Nous allons voler en vitesse supersonique* », me dit le Commandant.

« *D'accord* », je m'empresse de lui répondre.

Nous sommes seuls dans ce ciel azuré. Le commandant est silencieux. Je ne ressens aucune sensation d'accélération. Dans quelques instants nous atteignons

Mach 1 (700 mph) et nous sommes sur le point de traverser ce que l'on appelait autrefois « le mur du son ». Je songe au pilote américain, le Colonel Chuck Yeager de la U.S. Air Force, qui le premier traversa ce mur mythique avec le Bell X1 le 14 octobre 1947, il y a 64 ans. Ce jour-là, il fit mentir les théories de grandes catastrophes annoncées pour celui qui oserait briser ce mur. J'ai rencontré le Colonel Yeager à Oshkosh, dans le Wisconsin, en 1980. Étrange est le destin qui avait mis sur ma route en 1942, John McCurdy, le premier pilote de l'Empire britannique. Il avait réussi un vol à bord d'un avion de sa conception, le Silver Dart, en février 1909. Lors de ce premier vol, il avait atteint la vitesse de 30 miles à l'heure. En 2009, le Canada tout entier a célébré le Centenaire de l'aviation canadienne. C'est ainsi qu'il y a deux ans, je fis la connaissance du petit-fils de John McCurdy, Monsieur Gerald Haddon, lors d'une conférence au Panthéon de l'air et de l'espace, événement organisé par Aérovision Québec Inc de Saint-Hubert, sous la présidence de Lucien Poirier. Était aussi présent, le petit-fils de Charles Lindbergh. Suite à une invitation du Lieutenant-Colonel

Martin Breton, j'ai assisté le 29 octobre 2010 à l'intronisation de Gerald Haddon comme Colonel Honoraire de l'École de technologie du génie aérospatial des Forces canadiennes à Borden, Ontario. Je m'estime fortuné d'avoir rencontré ces hommes qui ont participé au fulgurant développement de l'aviation.

Bien que je sache qu'il n'y aura aucune sensation, aucune vibration, ni aucun signe quelconque lorsque nous atteindrons Mach 1, je reste aux aguets.

« Gilbert, nous sommes maintenant à Mach 1 », me signale le Commandant.

Nous volons à une vitesse de 900 miles à l'heure (Mach 1,5), étrangement sans surprise. Rien dans ce ciel sans nuage n'engendre de sensation de vitesse subsonique ou supersonique. Les instruments indiquent que nous volons à Mach 1,5, mais mon corps ne ressent aucune sensation de vitesse. Ceci est dû au fait que nous n'avons aucun point de repère, un obstacle tels les nuages par exemple, pour percevoir une sensation visuelle ou physique de déplacement. Si le pilote déroge de la trajectoire horizontale ce sera la gravité, la force G qui me donnera des sensations. C'est comme si nous étions immobiles dans le firmament à 40.000 pieds d'altitude. Étrange oui, décevant non.

De retour en vol de croisière, je vois une ombre s'approcher lentement à ma gauche. C'est le CF-18 piloté par le Colonel Pelletier, Commandant de la base de Bagotville, qui nous accompagne en vol en formation. Deux pieds de distance seulement séparent les CF-18 l'un de l'autre. Cette capacité des pilotes à voler en formation si serrée est à l'image de leurs compétences. Néanmoins, je dois admettre que la proximité des deux CF-18, sagement séparés l'un de l'autre, est stressante pour le peu de temps qu'elle dure. Je vois clairement le photographe officiel, Pierre Habiib, qui par radio me demande d'agiter mes mains pour agrémenter ses photos. Dans mes écouteurs, j'entends les commandants discuter des manœuvres à venir. Lentement le CF-18 du Commandant Pelletier

diminue sa vitesse, semble reculer et puis disparaît de ma vue. Prenant un peu d'altitude, il revient au-dessus de nos têtes, y reste quelques instants immobile, puis lentement se déplace à notre vitesse vers la droite, pour ensuite se glisser sous notre avion et revenir sur ma gauche. Il a effectué un tonneau tout autour de notre chasseur avec l'agilité d'un faucon.

« Gilbert », me dit le Commandant, « que désirez-vous faire maintenant ? »

« Du rase-mottes au-dessus des nuages », je lui réponds.

En formation serrée, les deux CF 18 quittent l'altitude de 40.000 pieds et, dans une descente rapide, se dirigent vers les montagnes et vallées de l'éphémère « pays blanc ». Le vol est à son paroxysme de beauté et de grâce. Comme d'agiles ballerines, ils tournoient autour des cimes des cumulus, volent à 400 miles à l'heure en rase-mottes et me plongent dans un délire visuel essoufflant. Heureusement que le système automatique d'oxygène compense pour la demande accrue qu'exigent ces sensations. Je vois et je ressens fortement cette vitesse par tout mon corps lors des piquées et

virées des CF-18 se précipitant vers des montagnes et vallées de l'éphémère pays.

« Gilbert, nous rentrons à la maison ».

« Bien mon, Commandant ».

À ces mots, une étrange sensation me serre la gorge. J'avais hâte de toucher la terre, la vraie. Pourquoi vouloir la fin de cette aventure que je ne pourrai jamais revivre ? J'ai un sentiment de joie et de tristesse. Je suis confus. Est-ce que je dois retourner sur la terre pour apprécier l'irréel de ces instants dans l'espace ? En quelques secondes, nous pénétrons la couche de nuages de 30.000 pieds.

« Bagotville contrôle, CF-18 934 ».

« 934, Bagotville écoute ».

« Je désire une approche radar pour la piste 29 », demande le pilote.

« Accordé. Piste 29 » répond le contrôleur.

Les deux CF18, toujours en formation serrée, traversent les nuages et se dirigent vers le sol. J'entends le bruit inusité du train d'atterrissage de notre avion se déployer sous la commande du pilote. Au même moment, je vois



L'Alouette affolée vient de vivre une aventure délirante à bord d'un CF-18 de l'Escadron 425 des «Alouettes» (Richard Girouard)!



Gilbert Boulanger descend du CF-18 avec précaution (Richard Girouard).

le train d'atterrissage sortir du ventre du CF 18 du Colonel Alain Pelletier si près de nous. Peu de mots sont échangés entre le Colonel Ménard et le contrôleur du radar. Les deux CF-18 en formation serrée à grande vitesse se dirigent aveuglement vers la piste, sous les directives de l'aiguilleur. Comme des frères jumeaux se tenant par la main, les deux CF-18 en formation sortent des nuages avec un angle de descente prononcé. Les nuages parsemés me laissent voir un peu de la terre. Le Commandant quitte le radar et reprend l'avion sous sa responsabilité. Le temps est gris. Il pleut.

Le Royaume du Saguenay surgit devant moi. Même sans soleil et sous la pluie, la terre est belle. J'aime le vert tendre de ses montagnes et de ses prairies; ses lacs et rivières m'enchantent. L'atterrissage est sur le point d'arriver. Il m'importe de suivre attentivement cette dernière manœuvre. Alignés soigneusement sur l'axe de la piste 29, les CF18 se posent et roulent à grande vitesse. Les pilotes freinent, tournent et dirigent leurs appareils vers l'aire de stationnement.

En un rien de temps, sous la gouverne des mécaniciens, les avions sont stationnés l'un près de l'autre. Les moteurs cessent de vrombir. Le silence est lent à revenir. Les verrières s'ouvrent et les grandes échelles sont appuyées sur le fuselage.

Fouettés de curiosité, une véritable horde de journalistes pressent de questions l'unique « Supersonique Alouette affolée de 88 ans ». Le Lieutenant Quick, ainsi que mes enfants Mariann et Philippe, sont là, au bas de l'escalier amovible. J'aperçois Richard Girouard, toujours armé de son 35 mm et photographiant sans retenue l'arrivée des CF-18 et de ses occupants. Éric Rousseau, ingénieur chez CAE, est là au bas des échelles. Notre amitié remonte au temps où il étudiait en aéronautique à l'Université de Sherbrooke. Il fit, pour notre compagnie Dedalios, les études de contraintes sur notre aile à géométrie variable. Quelle joie et reconnaissance la présence de



Retrouailles à la descente d'avion (Richard Girouard).

mes amis causent à cette vieille alouette maintenant supersonique eux, qui ont aidé l'enfant de 12 ans à réaliser son rêve de parcourir aux commandes d'avions, le ciel, de taquiner les nuages et de voler à l'orée de l'espace.

« *Que veut-il maintenant ?* » La devise de l'aviation canadienne ne donne-t-elle pas réponse à cette question ? « *Per Ardua ad Astra* » ce qui signifie « à travers les obstacles, allez vers les étoiles ». Cette devise saura demain me guider comme elle l'a fait depuis mon enfance.



Gilbert « Gilles » Boulanger est détenteur de la « *D.F.C.-Distinguish Flying Cross* » (Croix de vol avec distinction) et est l'auteur du livre « *L'Alouette affolée* » (Éditeur Lux, Montréal).

Mise en pages : Pierre Gillard.
Photographes : Richard Girouard et Éric Rousseau.
Relecture : Louise Gince.

© Tous droits réservés – 1er novembre 2011.

Gilbert Boulanger parmi les «Alouettes» de l'Escadron 425; «je te plumerai» (Richard Girouard)!