



Gilbert Boulanger

L'alouette affolée

LUX

L'ALOUETTE AFFOLÉE

GILBERT BOULANGER

L'ALOUETTE AFFOLÉE



*La collection « Mémoire des Amériques » est dirigée
par David Ledoyen.*

Photo de la couverture : Avro Lancaster B Mk II, 1943
© UK Crown

© Lux Éditeur, 2010
www.luxediteur.com

Dépôt légal : 2^e trimestre 2010
Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-89596-096-6
978-2-89596-606-7 (epub)
978-2-89596-806-1 (PDF)

Ouvrage publié avec le concours du Conseil des arts du Canada, du programme de crédit d'impôts du gouvernement du Québec et de la SODEC. Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Programme d'aide au développement de l'industrie de l'édition (PADIE) pour nos activités d'édition.

*À la mémoire de Marie Eileen Rees, mon épouse,
et en souvenir de ma nièce, Danielle Thibault,
qui a inspiré ce récit.*

PRÉFACE

L'ANNÉE 2009 a marqué le centenaire de l'aviation au Canada. Cet anniversaire nous rappelle à quel point cette histoire, bien qu'encore jeune, est néanmoins riche de succès, de passions et de rêves. En cette époque où tout bouge très vite, où tout semble toujours porter notre regard vers demain, il est utile de prendre le temps de réfléchir à notre passé avec un livre comme *L'alouette affolée*.

Gilles Boulanger y raconte l'histoire d'un jeune adolescent, encore insouciant et naïf, parti de Montmagny pour se rendre sur le théâtre des opérations d'un des pires conflits de l'histoire humaine, la Seconde Guerre mondiale. À travers son histoire, qui est aussi celle de l'escadrille 425, on découvre peu à peu un homme tantôt pragmatique, tantôt poète, souvent romantique, un conteur qui se plaît à nous transmettre son récit d'une époque plus que difficile.

Une des forces de ce livre est qu'il nous permet de mieux nous faire comprendre la trajectoire de bien d'autres jeunes de cette époque. Certains d'entre eux comme Gilles Boulanger sont revenus. Mais les disparus se comptent par dizaines de milliers. Parmi les survivants, certains ont cru que le silence s'imposait. D'autres ont pensé qu'un devoir de mémoire nécessitait qu'ils racontent leurs aventures au moins à leurs

proches. Quelques-uns, comme Gilles Boulanger, ont fait l'effort de rédiger leurs mémoires pour le grand public. Aujourd'hui, Gilles Boulanger est l'un des derniers survivants de cette terrible époque.

L'escadrille 425, les Alouettes, demeure l'une des plus décorées de l'histoire de l'aviation militaire canadienne. Aujourd'hui rebaptisée 425^e escadron tactique de chasse, les Alouettes sont maintenant composées d'avions CF-18 Hornet. Ils ont pour base Bagotville, au royaume du Saguenay. Gilles Boulanger nous explique que cette escadrille a la réputation de ne jamais se reposer. Je me permets d'ajouter qu'elle a toujours été fière et passionnée, ce qui en fait l'une des unités les plus prisées de la Force aérienne du Canada.

Au nom des Alouettes d'aujourd'hui je tiens à remercier Gilles Boulanger pour le cadeau qu'il nous fait et tout particulièrement d'avoir su immortaliser par sa plume éloquente et bien vivante l'escadron 425. Il a réussi à dégager ce je-ne-sais-quoi qui inspire aux Alouettes une fierté légitime. Tous les passionnés d'aviation devraient avoir la chance de rencontrer, comme moi, un personnage aussi hors du commun que l'est Gilbert « Gilles » Boulanger.

Lieutenant-colonel Paul Prévost,
Commandant 425^e escadron tactique de chasse,
3^e escadre de Bagotville

CHAPITRE I

L'ALOUETTE AFFOLÉE

DE NOTRE base en Tunisie, nous décollons pour un septième raid en direction de l'Italie. Nous devons traverser la Méditerranée pour atteindre notre cible. D'imprévisibles dangers nous menacent. Notre départ de Pavillier se fait avec fracas et poussière, comme toujours. Les 15 Wellington, forts de leurs 30 moteurs, décollent en ligne frontale. Ils créent ainsi une tempête de poussière rouge qui ne se dissipe pas avant une heure.

Toutes les nuits, impossible d'éviter les gros cumulus chargés d'électricité qui nous barrent la route à tout juste quelques milles de la péninsule du cap Bon. Encore une fois, nous longeons celle-ci. Au crépuscule, la péninsule ressemble à une grande tache d'encre de Chine souillant la mer, étendant ses tentacules au gré de sa fantaisie.

Chuck s'adresse à l'équipage. Il recommande de s'attacher parce qu'il y aura beaucoup de turbulences. Dans ces gros avions des forces alliées, les communications se font en anglais. Toujours. Peu importe l'origine de l'équipage.

Notre escadre est incapable de gagner de l'altitude pour dominer les nuages. Nous empruntons des

routes chimériques pour tenter d'échapper aux vents contraires. Les cumulus risquent de transformer en chiffon notre bombardier. Malgré les menaces du ciel, je suis séduit par la beauté soudaine des éclairs de couleur pastel tandis que le pilote tourne, vire, prend de l'altitude ou pique vers la mer, se cherchant en vain une route plus facile.

Notre avion, un Vickers Armstrong Wellington¹, frôle des murs de nuages qui naissent de la mer et s'enfuient vers les constellations habitées par des dieux mythologiques, maîtres de ces lieux. Nous devons les amuser par nos effronteries et notre témérité alors que nous tentons, à notre mesure, de changer le cours de l'histoire. Les éclairs, telles des lucioles géantes, déchirent les nuages et révèlent des vallées où un calme sournois nous accueille pour aussitôt nous abandonner.

Les vallées disparaissent soudain pour laisser place à des montagnes aux pics courroucés et aux abîmes sans fin. Puis celles-ci s'enfuient dans les ténèbres sous notre avion qui file à 150 milles à l'heure. Plongés dans le noir, nous reprenons conscience du bruit des moteurs et des craquements du fuselage.

Assis dans mon poste de mitrailleur, je suis isolé. Je suis seul parcourant le ciel du regard dans une boule de verre fragile suspendue au-dessus du vide. Le silence total est rompu seulement par les voix de mes coéquipiers. Nous approchons doucement des côtes de la Sicile. Les nuages se dissipent peu à peu. Ils laissent place à d'autres dangers.

1. Bombardier bimoteur construit par la Vickers Armstrong Company. Plus de 11 000 bombardiers furent construits et servirent dans la RAF de 1939 à 1952.

— Chuck, nous approchons de Marsala!

— OK! Al, sommes-nous à l'heure?

— Oui, à l'heure et au cap.

Cet échange entre le pilote et le navigateur me rassure. Nous allons enfin quitter la mer pendant quelques minutes pour survoler la pointe ouest de la Sicile.

— Attention à tous! Ici Chuck! Nous survolerons la Sicile durant 15 minutes.

Les chasseurs ennemis, toujours en alerte, nous surveillent. Dans ma tourelle, je suis le seul homme armé. Je suis chargé de défendre le bombardier avec mes quatre mitrailleuses Browning². En rafale, elles peuvent cracher 6 000 balles à la minute. Avec un manche à balai, je contrôle ces mitrailleuses ainsi que tous les mouvements de la tourelle. Pendant que l'équipage est témoin du progrès du bombardier vers la cible, je suis le *tail-end Charlie*³ et ne verrai que les suites de l'action.

Je porte une salopette de vol en toile, des bottes de cuir, une ceinture de sauvetage appelée May West⁴, un casque d'écoute et des harnais de parachute. Il n'y a pas assez de place dans la tourelle pour un parachute. Celui-ci est logé derrière moi, attaché au fuselage.

Je garde aussi sous la main une boîte de secours dite de Pandore. Elle contient des aliments concentrés, des médicaments et plusieurs autres produits pouvant m'aider à survivre pendant une semaine en territoire

2. Mitrailleuses conçues spécialement pour l'aviation. Celles-ci peuvent tirer jusqu'à 1 200 balles à la minute.

3. Nom donné au mitrailleur de la tourelle arrière.

4. Fait allusion à la poitrine généreuse d'une actrice américaine de l'époque.

ennemi. Telle la boîte de la déesse, elle constitue à la fois un présage d'espoir et de malheur. Si je l'ouvre, elle me sauvera peut-être ou m'entraînera à ma perte. Avant notre départ, on nous a remis les codes secrets lumineux pour communiquer avec les maquisards italiens. Tout aviateur qui doit sauter en pays ennemi a le devoir d'éviter d'être capturé. Il doit tout faire pour retourner vers les siens. Avec mon casque d'aviateur et mon revolver Smith & Wesson dans sa gaine, j'ai l'allure trompeuse d'un homme invincible. Je ne le sais que trop.

Depuis que nous avons survolé Palerme, nous suivons un cap de 45° nord-est vers l'aéroport de Capodichino, en banlieue de Naples. Des avions de Mussolini, escadrons et machines de guerre diverses y seraient garés d'après les renseignements des services secrets. De ma position, je voyage dans la noirceur des ténèbres. Parfois, à ma gauche, à la limite de ma vue, l'ombre de la terre ferme se dessine.

Le navigateur brise le silence et interpelle le pilote :

— Chuck, ici Al.

— J'écoute.

— Vois-tu le Vésuve ?

— Non, pas encore Al, répond Chuck.

Parfois, les Allemands allument des feux sur les hautes montagnes pour tenter de leurrer les navigateurs. La ruse ne prend pas toujours. Le Vésuve, entre autres, est un repère sûr.

Al finit par repérer ce volcan qui a détruit Pompéi en 79 av. J.-C. et a fait alors plus de dégât que nous en ferons jamais avec nos deux tonnes de bombes. Chuck, Al et Joe s'exclament en voyant le volcan. Je cherche dans la nuit, le pouce toujours sur la gâchette, les

chasseurs qui viendront sûrement à notre rencontre. Puis, à 15 000 pieds d'altitude, suivant la côte, notre navigateur aidé du *bomb aimer*⁵ trouve enfin la cible.

Je vois un, deux, trois avions. . . La tension monte en moi. Nerveux, je m'apprête à faire feu avant de réaliser que les avions qui m'inquiètent sont des Wellington appartenant aux escadrilles Snowy Owl, Tigers et Alouette qui participent avec nous à ce raid. Raymond Barry, l'ami de ma sœur, se trouve peut-être dans un de ces bombardiers sur lequel j'aurais pu faire feu.

Voici nos 40 bombardiers, chargés de 12 000 tonnes de bombes. Ils se préparent à les larguer. Sans contact radio, toutes lumières éteintes, naviguant au même cap et à la même altitude, les collisions sont fréquentes entre avions. Cette possibilité nous angoisse constamment.

Les faisceaux de lumière des batteries anti-aériennes balaient puissamment le ciel. On nous cherche. Les grands canons antiaériens lancent dans le ciel leurs projectiles qui éclatent autour de nous. L'odeur de la cordite⁶ nous prend à la gorge. C'est à ce moment qu'un bombardier est le plus vulnérable. Les balles traçantes des canonniers parcourent le ciel comme des étoiles filantes. Nous sommes traqués.

— Joe à Chuck.

— J'écoute.

— J'ai Capodichino en vue. Je garde le cap.

— D'accord.

5. Viseur de lance-bombes (*bomb aimer*) : membre d'équipage qui a pour mission de larguer les bombes. Il seconde le pilote.

6. Poudre à canon.

Le temps est long, l'impatience monte, mais la discipline reste maître à bord. La cible en vue, le viseur de lance-bombes a maintenant le contrôle total du vol. Il demande au pilote de garder le cap. Les secondes deviennent des minutes interminables. Nous sommes impatients de nous libérer de notre chargement destructeur. Après toutes ces heures de vol, nous sommes enfin arrivés au but. Le devoir et l'envie d'en finir au plus vite dominant nos peurs. Joe, le regard tendu entièrement vers la mire, commande l'ouverture des soutes et requiert de nouveau le silence.

— À gauche 2°, *steady, steady... steady.*

Le bombardier poursuit sa course, mais il semble immobilisé dans le ciel. Un silence de mort s'installe dans notre machine de guerre, par-dessous le bruit infernal des moteurs.

— *Steady... steady... 3° gauche...*

Bruit des respirations. Nous avalons tout l'oxygène du bord à force de soutenir cette terrible tension intérieure.

— *Steady...*

Les obus antiaériens explosent silencieusement près de nous, ne laissant dans les airs que de grandes taches noires que l'avion ne peut éviter. Tout à coup, un faisceau lumineux balaie notre appareil. La verrière de ma tourelle éclairée devient un miroir concave reflétant une image dantesque dont je fais partie.

— *Steady... steady...*

Joe, toujours le pouce sur la gâchette, regarde une dernière fois dans la mire et nous crie :

— *Bombs gone, Chuck, retract the doors,* garde le cap, je largue la fusée éclairante.

Les bombes culbutent alors les unes sur les autres vers la cible. Attachée à son parachute, la fusée éclairante activera la caméra. Nous devons avoir une photo

de notre cible, preuve de la réussite de notre mission. Une lueur éblouissante apparaît sous l'avion. Le moment du retour est arrivé. Nos voix ne font qu'une :

— *Let's go home!* À la maison!

Al examine les constellations afin d'y lire les secrets des étoiles pour la route de retour. Je suis étonné par son savoir, qui fait de lui le membre de l'équipage le plus important. Aucun de nous ne peut le remplacer. Pendant qu'il scrute le firmament, consulte ses tables astronomiques, inscrit des chiffres sur sa règle Dalton⁷, nous attendons avec impatience le résultat de ses efforts.

— Je sais où nous sommes! Cap 180°, arrivée prévue 2 heures 43 minutes.

Ian, notre opérateur radio sans fil que nous appelons, toujours en anglais, le *wireless operator*⁸, manipule les nombreux boutons de sa radio depuis notre départ. Il communique à notre base par TSF des messages codés. Il avise les nôtres de notre position et du temps d'arrivée.

La route du retour n'est pas sans risque non plus. Les orages ont beau s'être dissipés, la nuit sans lune semble sans fin. À 10 000 pieds d'altitude, je vois la baie de Naples pendant que nous quittons la côte amalfitaine pour gagner la mer. Les étoiles, bien dociles dans leurs constellations, conspirent avec le navigateur et son sextant pour nous ramener au plus vite sur le continent africain. Les moteurs chantent

7. Règle à calcul pour la navigation aérienne.

8. Opérateur radio (aussi appelé radiotélégraphiste ou sans-filiste).

sans cesse la même ritournelle et entraînent leurs grandes hélices de bois. Leur rotation crée une harmonique qui secoue vivement le fuselage toutes les 10 secondes, un peu comme un chien mouillé qui se secoue pour chasser les gouttelettes qui le gênent.

Coincé dans ma tourelle, je dois rester aux aguets. Je somnole, à cause de la fatigue et de la tension qui s'est quelque peu apaisée. Sensation trompeuse de bien-être. Mais dans cette nuit d'encre, comment l'ennemi pourrait-il bien nous repérer alors que nous nous voyons à peine nous-mêmes ?

Bientôt nous survolons Messina. À son approche, la tension revient, mais elle s'estompe alors que le bruit des moteurs et les vibrations se fusionnent en un rythme ennuyeux qui invite au sommeil. Je ne peux plus garder mes paupières ouvertes. Une douce paix silencieuse m'envahit. Me voilà qui dort. Ma tête, légère comme une plume, se détache de mon corps et plane au-dessus de moi. La voilà qui me fixe droit dans les yeux et m'appelle :

— Gilles ! Gilles ! *Tail-end Charlie !*

Quel choc ! Quel réveil ! Agité, confus, je saisis le manche du contrôle des mitrailleuses et je cherche partout un je-ne-sais-quoi qui surgirait de nulle part dans la nuit. Le bruit est si intense que je chavire. Petit à petit, la raison renaît et chasse l'effroi.

— Chuck, ici Gilles !

— Gilles, que se passe-t-il ? Il y a un bon moment que je t'appelle. J'allais envoyer Ian te rendre visite. . .

Au loin, je vois la Sicile et à ma gauche l'île de Pantelleria. À l'est, le Moyen-Orient s'éveille. Au nord-est, il y a les Balkans, à l'ouest la péninsule Ibérique. J'imagine l'océan Atlantique, le Canada et, surtout, Montmagny. Ici, je connais mal la géographie et ignore tout des peuples qui vivent en ces lieux.

J'ai 20 ans. Des études modestes : 12 ans de scolarité, une année d'études techniques. Je ne sais rien des mœurs, des religions ou de l'histoire du monde. Pourtant, je survole la planète depuis des mois. Il faudra faire vite pour apprendre.

Je suis cantonné en Tunisie depuis exactement quatre mois. Du pays, je ne connais pas grand-chose, si ce n'est que c'était une colonie française. Il y a quelques mois, elle était occupée par les Allemands et les Italiens. Elle est redevenue une colonie française, mais occupée par les Américains, les Anglais et quelques Canadiens. Le sort du monde bascule sans cesse.

Nous volons. Je vole. J'appartiens à un corps de l'armée qui, depuis la Première Guerre mondiale, a changé le cours des guerres. Au-dessous de nous se trouve la glorieuse île de Malte. Elle résiste toujours aux attaques.

— Chuck, tu vois à ta droite, Pantelleria ?

Cette île italienne, perdue, n'avait pour occupants que des canons et quelques soldats. Ils se sont rendus après des jours et des jours de bombardement.

Endormies, Carthage et Tunis ne semblent veillées que par de faibles lumières dispersées ici et là. Il n'y a plus de danger. La mission est complétée. Les Allemands ont abandonné la péninsule du cap Bon et quitté le sol africain sous le regard indifférent des Tunisiens, témoins de leur défaite en terre maghrébine. Ils ont abandonné à tout jamais l'espoir de ravir le Moyen-Orient et les puits de pétrole de l'Angleterre. Nous voilà en sécurité. Dans une demi-heure, nous serons à Pavillier. Je sens déjà le bonheur de goûter au déjeuner que le cuisinier nous prépare. Aurons-nous du pain, cette fois, ou de la galette et des œufs en

poudre ? Qu'importe, j'ai faim ! Pendant le déjeuner la chaleur reviendra.

— *Base KW, this is Wellington KW Baker⁹, do you read?*

— *KW Baker, this is base. We read you loud and clear.*

D'autres bombardiers donnent leur position aux contrôleurs. On sent beaucoup de nervosité dans les communications.

Au sol, c'est le brouillard. Chuck demande des précisions et on lui répond que nous sommes en douzième place pour l'atterrissage. Encore à 3 000 pieds d'altitude, nous survolons la région. Parfois, nous entrapercevons quelques fanaux à l'huile délimitant l'aire d'atterrissage.

Chuck dirige l'avion vers la piste qui apparaît et disparaît dans le brouillard. Les communications se font plus rapprochées. De ma tourelle, je perçois de l'inquiétude dans les échanges entre les contrôleurs et notre pilote. Chuck vire au cap que lui indique le contrôleur et amorce sa descente. Volets et roues abaissés, l'avion se dirige vers le sol à l'aide des instruments de vol.

— Contrôle ! Je ne vois plus les lampes !

— Votre altitude ?

— 1 000 pieds.

— Votre vitesse ?

— 120 milles à l'heure.

L'atterrissage sera rude. Je me cramponne aux mitrailleuses. La tourelle est à 80° N¹⁰, nous descendons toujours, le pilote met les gaz et les moteurs

9. *Baker* : Code phonétique représentant la lettre B.

10. Le mitrailleur arrière doit tourner l'habitacle des mitrailleuses à un angle de 80° par rapport au fuselage au

CET OUVRAGE A ÉTÉ IMPRIMÉ EN MARS 2010
SUR LES PRESSES DES ATELIERS DE L'IMPRIMERIE
TRANSCONTINENTAL POUR LE COMPTE DE LUX,
ÉDITEUR À L'ENSEIGNE D'UN CHIEN D'OR DE
LÉGENDE DESSINÉ PAR ROBERT LAPALME

Il a été composé avec L^AT_EX, logiciel libre,
par Sébastien MENGIN et Claude RIOUX

La révision du texte et la correction
des épreuves ont été réalisées
par Nathalie FREITAG et Marie-Eve LAMY

Lux Éditeur
c.p. 129, succ. de Lorimier
Montréal, Qc H2H 1V0

Diffusion et distribution
Au Canada : Flammarion
En Europe : Harmonia Mundi

Imprimé au Québec
sur papier recyclé 100 % postconsommation

L'alouette affolée

Gilbert Boulanger est un homme hors du commun. Membre du Panthéon de l'aviation du Canada, il construit à 84 ans un biplace avec son ami Denis et publie à 87 ans le récit de son expérience comme mitrailleur dans l'aviation canadienne pendant la Seconde Guerre mondiale : *L'alouette affolée*.

L'alouette affolée raconte l'aventure d'un adolescent qui n'était pas né pour se battre mais qui, par amour de l'aviation, participa à l'une des plus grandes tragédies du xx^e siècle. De la Tunisie au débarquement de Normandie en passant par Londres, Gilbert Boulanger découvre le monde par la guerre, avec ce qu'elle comporte de camaraderie, d'angoisse et de périls. Ses aventures, qu'elles soient militaires ou amoureuses, Gilbert Boulanger les raconte avec toute la candeur et la sensibilité d'un conteur et du jeune homme qu'il était alors.

« Assis dans mon poste de mitrailleur, je suis isolé. Je suis seul parcourant le ciel du regard dans une boule de verre fragile suspendue au-dessus du vide. Notre avion, un Vickers Armstrong Wellington, frôle des murs de nuages qui naissent de la mer et s'enfuient vers les constellations habitées par des dieux mythologiques, maîtres de ces lieux. Les chasseurs ennemis, toujours en alerte, nous surveillent. Dans ma tourelle, je suis le seul homme armé. Je suis chargé de défendre le bombardier. »

Passionné de l'aviation, Gilbert Boulanger, s'inscrit à 18 ans comme mitrailleur et il est affecté à l'escadrille 425 « Alouettes ». Il survécut miraculeusement à l'écrasement d'un bombardier Wellington et reçut la Croix du Service distingué dans l'Aviation (D.F.C.).