



# L'Alouette de Rimouski

Régis Sirois est bien connu dans sa ville natale de Rimouski, mais aussi bien au-delà. En effet, si vous avez besoin d'un chariot élévateur de seconde main, d'une génératrice de puissance diesel, d'une paire de bottes militaires ou d'une remorque, c'est chez lui qu'il faut se rendre. Régis est aussi un fervent amateur d'aviation. Tout au long de sa vie, il a possédé plusieurs avions et hélicoptères, des Cessna et des autres, avec flotteurs ou sans. Au cours d'un séjour en France lors de l'achat d'un Max Holste MH.1521 Broussard qu'il compte importer au Canada, il tombe sur un dépliant de la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID) qui inventorie toute une série de matériel militaire vendu en surplus. Toujours intéressé par des aéronefs qui sortent de l'ordinaire, il note la prochaine vente d'un lot d'hélicoptères Eurocopter SE-3130 Alouette II déclassés par l'Armée

de l'Air Française. Il n'en faut pas plus pour qu'il commence à s'informer au sujet de cet appareil mythique et qu'il décide d'en acquérir un. « *Les Robinson, je les regarde et ça ne me dit rien; c'est trop cher pour ce que ça vaut !* » déclare-t-il lorsqu'on lui demande pourquoi avoir porté son choix sur cet appareil ancestral français plutôt que l'hélicoptère américain le plus populaire du moment.



**L'Alouette II No. 1489 portant l'immatriculation F-GJPX à Persan-Beaumont en France (Régis Sirois).**

À partir de là commence son cauchemar en France. Mal conseillé, il dépense une petite fortune pour que cet hélicoptère soit « civilisé », réponde aux normes de la certification de type civile et soit mis au standard SE-313B. Le moteur Artouste doit, quant à lui, être envoyé en Suisse pour une révision. Par ailleurs, entre le moment de l'achat et la livraison de l'Alouette au Canada, il ne s'écoulera pas moins de huit ans. Mais Régis est tenace et n'abandonne pas.

C'est ainsi que le 21 juillet 2010, l'Alouette II No. 1489 est officiellement immatriculée C-GFHJ au registre de la matricule canadienne. Cet hélicoptère est sorti d'usine à Marignane le 5 décembre 1960 avec le numéro de série militaire 253 avant d'être livré dans la foulée, le lendemain, à l'Armée de l'Air. Au cours de sa carrière sous les cocardes, elle



vole pour le Centre d'Expériences Aériennes Militaires (CEAM) ainsi qu'au sein des escadrons EH 2/68 « Maurienne », EH 1/67 « Pyrénées » et CIEH 341. Lors de son passage à l'EH 2/68 ainsi qu'au CIEH 341, la cabine et les flancs verticaux sont peints en orange en vue d'assurer une meilleure visibilité, car elle sert pour la formation et l'entraînement des équipages. Au terme de sa vie militaire, elle est réformée et entreposée à la base aérienne 279 de Chateaudun vers 1996. Le 5 mars 2002, elle est mise en vente aux enchères par la DNID. Acquis par Régis, elle est transférée dans les installations de la compagnie Air Jonction Technique à l'aérodrome de Persan-Beaumont (LFPA) qui l'immatricule F-GJPX en vue de sa conversion au standard civil SE-313B. C'est là que les choses traînent en longueur et c'est finalement, selon le livret de bord, le 3 janvier 2008 que le premier vol est effectué sous la matricule civile française; il dure une heure et trente minutes. Un dernier vol d'une heure est effectué en France le 14 octobre 2009 avant que l'appareil ne soit expédié au Canada avec son lot habituel de tracasseries administratives.

Ayant noté il y a quelques semaines dans un magazine d'aviation québécois que Régis souhaitait vendre son Alouette II, j'ai pris contact avec lui pour aller la voir et c'est bien gentiment qu'il m'a invité à Rimouski. Cette ville

***Au cours de sa carrière sous les couleurs de l'Armée de l'Air Française, l'Alouette II No. 1489 a volé au sein de plusieurs unités telles le CEAM (collection MAP-Military Aircraft Photographs), l'Escadron 2/68 «Maurienne» avec le code 268-RM (collection MAP-Military Aircraft Photographs) et l'Escadron EH 1/67 «Pyrénées» avec le code 67-DR (collection Jean Delmas).***

du Bas Saint-Laurent étant située à 550 kilomètres de Montréal, je profite du long congé de Pâques pour ne pas organiser une visite dans la précipitation. Le rendez-vous est fixé avec Régis pour le samedi 7 avril 2012. À l'heure convenue, j'arrive sur le domaine de plus de 11 000 mètres carrés où se trouve la maison du maître des lieux et de sa conjointe, Sylvie, entourée de plusieurs hangars, de véhicules ainsi que de matériel destiné à la vente. Ce terrain jouxte, en fait, le seuil de piste de l'aéroport de Rimouski qui fut, autrefois, le lieu de naissance de la compagnie Québecair. Une fois les présentations faites, Régis et Sylvie m'amènent voir « la bête » dans l'un des bâtiments du site. L'Alouette II trône sous des plastiques de protection entourée de vêtements et de bottes militaires destinés à une prochaine vente publique.

Régis m'indique qu'il compte profiter des conditions climatiques relativement bonnes prévues pour l'après-midi du samedi pour effectuer un petit vol, car pour le lendemain, on annonce dix centimètres de neige. Il me présente Bernard Gagnon, son pilote, venu de Mont-Joli. Ce dernier me parle de sa longue expérience fort intéressante sur Bell 47 et Hughes 500,



**Régis Sirois, l'auteur et Bernard Gagnon devant la seule Alouette en état de navigabilité au Canada (Louise Gince).**

notamment. Un chariot élévateur conduit avec dextérité par Sylvie tire l'Alouette hors de son hangar; elle a été placée à cette fin sur un châssis équipé de roues. Une fois à l'extérieur, les plastiques sont retirés avec l'aide de quelques amis, puis l'hélicoptère est rentré dans un autre hangar pour y être nettoyé et préparé en vue de son prochain vol. C'est maintenant l'heure du dîner et nous allons tous dans un petit restaurant du coin prendre un snack.

De retour, en début d'après-midi, l'Alouette est tirée hors du hangar pour sa première sortie de l'année. Les portes de celui-ci étant trop étroites pour laisser passer le rotor principal déployé, Régis a acquis un ensemble de repliage des pales. Les pales sont donc replacées sur le rotor, le plein complété avec du Jet A contenu dans une citerne toute proche et un groupe de parc est connecté à l'hélicoptère pour préserver la batterie de bord lors du démarrage. Régis et Bernard embarquent à bord de l'Alouette. Le démarrage a lieu sans trop de problème compte tenu de la



**Alertés par le son caractéristique de l'hélicoptère, les amis et voisins sont venus voir l'Alouette de Régis (Pierre Gillard).**



**Sur le réservoir, on peut noter l'insigne du CIEH 341, vestige de la dernière unité de l'Armée de l'Air Française à avoir utilisé opérationnellement cette Alouette (Pierre Gillard).**

longue période d'hivernage du moteur sans fonctionnement durant plusieurs mois. Finalement, l'hélicoptère décolle sous les yeux d'une foule d'amis et voisins venus précipitamment voir l'événement, probablement attirés par le bruit caractéristique du moteur Artouste résonnant dans tous les environs. Après une bonne vingtaine de minutes, l'Alouette se pose et j'embarque à son bord pour une petite balade dans les environs; c'est ainsi que je vole à bord de la seule Alouette en état de navigabilité au Canada !

Une fois posé, l'hélicoptère est entouré par la foule d'amis et voisins qui ne tarissent pas de commentaires élogieux au sujet de ce vétuste, mais ô combien magnifique aéronef. L'Alouette est ensuite poussée dans le hangar avec la contribution de tous et la journée se termine en famille par une dégustation de la spécialité de l'endroit, de délicieux crabes des neiges venant d'être pêchés quelques heures auparavant.

Ne souhaitant pas mener plusieurs projets en même temps comme il le faisait dans le passé, Régis pense maintenant à acheter un hydravion bimoteur du genre d'un



TwinBee. Il souhaite donc revendre son Alouette avant de passer à son prochain achat. Les potentiels restants étant très bons, nul doute qu'elle devrait trouver acquéreur. Espérons, toutefois, que cet hélicoptère unique demeure au Canada.

L'auteur tient à remercier très chaleureusement Messieurs Régis et Marcel Sirois ainsi que Madame Sylvie Cloutier pour leur accueil absolument extraordinaire à Rimouski. Merci aussi à Monsieur Brian Pickering ([www.mar.co.uk](http://www.mar.co.uk)).



**Pour rentrer l'hélicoptère dans son hangar, il est nécessaire de replier les pales (Pierre Gillard).**

**En haut : décollage à Rimouski au Québec de l'Alouette C-GFHJ du domaine de son propriétaire, Régis Sirois. Ci-dessus : l'instrumentation est conforme à l'appareil de base tandis que l'avionique se résume à un émetteur-récepteur VHF, un transpondeur et un interphone (Pierre Gillard).**