

DU POSTE DE PILOTAGE

MOT DU PRÉSIDENT par John Lawson



Lorsque vous lirez ceci, nous aurons conclu notre assemblée générale annuelle 2019, et vous serez pour la plupart au courant des événements et des activités au Musée. Pour ceux d'entre vous qui n'ont pu y assister, je présenterai une brève mise à jour du point de vue du Conseil, tandis que notre vice-président et directeur exécutif, Jim Killin, offrira une mise à jour du point de vue opérationnel.

Nous avons réalisé des progrès constants cette année. Ainsi, nous sommes en train de préparer de l'espace additionnel et nous avons aménagé de nouvelles installations modernisées. Nous avons rafraîchi le Musée pour les visiteurs, qui sont venus en nombre croissant, attirés par nos heures d'ouverture prolongées. Nous avons accompli d'importants progrès pour ce qui est de nos projets d'aéronefs. Le Nimmo est terminé et est maintenant exposé, le Bolingbroke a été redynamisé et des composants importants ont été déplacés à l'atelier 1 pour agrandir l'installation. Enfin, notre plus récent projet, le Norseman, a avancé à grands pas. Nos initiatives en simulation attirent de plus en plus l'attention des jeunes. Notre équipe de bénévoles mérite de sincères félicitations pour l'énergie et l'enthousiasme qu'elle déploie tout au long de l'année, et plus particulièrement à l'occasion de la Journée familiale, dont le succès ne cesse de croître année après année.

Le changement le plus important a peut-être été le remaniement de notre structure de gestion. Au cours des deux dernières années, nous sommes passés d'un conseil formé principalement de membres du Musée, qui mettait l'accent sur le fonctionnement quotidien de celui-ci, à un conseil aux horizons plus vastes, comprenant des leaders du monde des affaires, du gouvernement et de la communauté, qui se penchent sur des questions de politique, de stratégie, de relations avec le gouvernement et de financement pour notre avenir. Cette transition est toujours en cours. La première étape a consisté à engager, en tant que directeur exécutif, Jim Killin, qui possède une riche expérience en commerce de détail, en gestion générale et en participation communautaire, en plus d'être colonel honoraire de l'Aviation royale du Canada (ARC). Sous la direction de Jim, l'ancien conseil est devenu un Comité des opérations, au sein duquel la responsabilité du fonctionnement quotidien du Musée incombe principalement aux bénévoles en service. Recruter des membres de haut niveau a constitué un défi, car attirer des individus qui nourrissent une passion à la fois pour l'aviation et la préservation de l'histoire tout en se montrant prêts à jouer un rôle actif dans la direction du Musée de l'aviation de Montréal (MAM) n'a pas été une mince affaire. Convaincre des « pois lourds » de s'engager envers une organisation modeste comme le MAM n'a pas été facile, mais nous sommes présentement en pourparlers avec des candidats potentiels.

Nos défis demeurent les mêmes que ceux des dernières années. Nous devons élargir notre base financière de manière durable pour combler les besoins croissants découlant des dépenses opérationnelles et constituer un fonds d'immobilisation et de construction suffisant pour rénover l'espace additionnel que l'Université McGill se montre prête à mettre à notre disposition, ainsi que pour installer un nouveau toit et un ascenseur afin d'offrir un accès adéquat au deuxième étage. Ces deux derniers projets nécessiteront une somme importante d'argent et devront donc exercer un fort attrait à l'externe, et ce, tant sur les gouvernements que sur les fondations, les corporations et les individus. Cette activité sera la principale préoccupation du nouveau conseil.

Bien que le MAM soit plus connu qu'auparavant, nous n'avons pas encore acquis la notoriété dont nous avons besoin pour stimuler notre bassin de visiteurs et de membres. Recruter de nouveaux bénévoles, surtout des jeunes, devrait être une priorité pour chacun et chacune d'entre nous.

En résumé, beaucoup a été accompli, beaucoup est en chantier et beaucoup reste à faire si nous voulons réaliser notre rêve de faire du MAM ce qu'il mérite d'être.

MOT DU DIRECTEUR ADMINISTRATIF par Jim Killin



Merci à tous nos bénévoles pour leur travail exceptionnel tout au long de la dernière année. Comme vous le remarquerez, bien des changements ont été apportés au cours des derniers mois afin d'améliorer l'apparence de notre Musée et d'utiliser notre espace à son plein potentiel.

L'équipe a agrandi la collection de notre galerie d'art en y ajoutant des panneaux d'art et a déménagé la salle de conférence afin d'attribuer l'espace aux artefacts et aux archives, ce qui double leur espace initial. La bibliothèque occupe l'ancien espace consacré aux artefacts et aux archives, ce qui double aussi son empreinte. Nous avons entrepris l'isolation et la finition de la zone du garage au deuxième étage, ce qui nous permettra d'augmenter nos capacités de travail en atelier.

La plupart de ces travaux ont été accomplis par Terry Capener et Rick Abrams ainsi que par les nombreux bénévoles qui travaillent avec eux afin d'atteindre nos objectifs consistant à améliorer l'expérience de nos visiteurs et à contribuer à l'agrandissement de nos installations, qui est indispensable.

Nos bénévoles sont notre colonne vertébrale. Je ne pourrai jamais assez remercier nos chefs d'équipe et notre Comité des opérations, qui travaillent inlassablement pour faire du Musée une destination intéressante et accueillante pour nos visiteurs venus découvrir le passé et le présent de l'aviation. Je remercie personnellement les membres du Comité des opérations, Mike Alain, Jennifer Renwick, Robert St-Pierre, Henri Claireaux, Ken Fincken, Dianea Philips, Jim Charlton et Eric Campbell, pour leur contribution et leur travail acharné tout au long de la dernière année.

Nous avons reçu encore cette année l'approbation de la bourse d'été pour étudiants de la part du gouvernement fédéral. Cela nous a permis d'ouvrir nos portes cinq jours par semaine du 24 juin à la fin de semaine de la fête du Travail. Le Musée demeurera ouvert quatre jours par semaine (du samedi au mardi) pendant la saison hivernale.

Nos nombres de visiteurs ont connu une belle augmentation par rapport à l'année dernière. Cette année, nous avons accueilli 2 326 adultes comparativement à 1 786 l'an dernier, ce qui représente une hausse de 540 adultes. Du côté des enfants, nous en avons accueilli 668 comparativement à 573 l'an dernier, soit une augmentation de 95. La Journée familiale a connu un immense succès : nous avons eu plus de 1 600 visiteurs pendant la journée, ce qui s'ajoute à nos admissions payantes. L'Aviation royale du Canada a prêté main-forte pendant cette journée, avec une installation statique d'un hélicoptère Griffon pour la recherche et le sauvetage, tout comme les pompiers auxiliaires de Montréal, avec des camions d'incendie antiques et du personnel très serviable. Nous devenons sans contredit une destination de choix pour de nombreuses familles et de nombreux visiteurs.

Si nous nous tournons vers l'avenir, nous avons de nombreux projets à accomplir :

- Le bâtiment a besoin de réparations dans la zone du silo et dans la structure du toit.
- Nous poursuivons le processus d'acquisition pour obtenir un CF-5, un CF-100 et un CF-104 – nous aurons des nouvelles d'ici trois mois.
- Jean Viens est en train de mettre sur pied un centre éducatif, avec comme objectif ultime un centre de simulation. Cette initiative devrait être terminée d'ici janvier 2020.

- Nous réaménagerons la zone de la réception pour en faire un espace plus invitant pour les visiteurs qui arrivent au Musée et pour agrandir notre zone de vente de détail afin d'accroître nos ventes.
- Le projet Boly va de l'avant. La section du centre a été déménagée à l'atelier Michael Fish au rez-de-chaussée. Nous aurons maintenant besoin d'attirer de nouveaux bénévoles pour faire avancer ce projet. Je suis heureux d'annoncer que nous avons de nombreux nouveaux jeunes membres dans notre équipe qui acquièrent des compétences auprès de nos bénévoles expérimentés.

Nous continuerons à améliorer nos expositions et à augmenter notre bassin de visiteurs au cours de la prochaine année grâce à de la publicité continue et à des invitations Facebook pour accroître notre nombre d'abonnés.

En guise de conclusion, je remercie encore une fois nos bénévoles pour leur enthousiasme et l'énergie qu'ils consacrent au Musée. Nous sommes en pleine croissance et nous devenons une véritable destination de choix pour de nombreux visiteurs.

LE MAM EN BREF

- Notre Blériot a subi quelques dommages mineurs au début de juin. Un boulon manquant sur la suspension a causé la chute d'une roue pendant un point fixe, ce qui a endommagé l'hélice. Heureusement, Ken Fincken a eu le réflexe rapide d'éteindre immédiatement le moteur, ce qui a permis d'éviter des dommages au moteur et à la structure. Nous avons acquis une nouvelle hélice et, avec l'aide de Bob Sumner, celle-ci a été installée. Michel a effectué une vérification et tout fonctionne.
- Nous avons une nouvelle commis comptable, qui prend le relais de Bruce McLeod (trésorier) après 13 ans. Veuillez souhaiter la bienvenue à Peggy Lee, qui est entrée en fonction en août. Bruce conservera son poste de trésorier.
- Un nouvel ajout emballant à la collection d'aéronefs du MAM sera annoncé bientôt! À suivre!

DE LA LIGNE DE VOL

NORSEMAN



Le projet Norseman progresse à un rythme régulier, le gros problème de l'ajustement de la porte (zone de la cabine et de fret) ayant été réglé et tout s'emboîtant maintenant parfaitement, grâce aux efforts combinés de Chris, Ken et Martin. John a fabriqué les planchers, qui ont été recouverts d'une couche de teinture et de vernis pour donner une touche élégante au vénérable appareil. Michel et André ont mis la touche finale à toutes les unités de contrôle et le piquage est terminé. Nous avons acheté 20 verges de tissu pour l'aile principale (côté droit seulement) et les réparations mineures au bois de la structure devraient commencer cet hiver, si l'espace le permet. Nous avons décidé d'utiliser une banquette et une civière pour le transport des blessés

dans la zone de fret pour donner plus d'attrait à l'appareil. Comme l'équipement d'origine n'était plus là, John a fabriqué un nouvel ensemble. Young Curtis a fréquenté une école de planeurs cet été et nous espérons que, si le temps le permet, il pourra poursuivre son excellent travail dans la zone du tableau de bord et des jauges. Don a terminé tous les panneaux de verre et l'unité est prête à être installée. Bob a fini toute la structure en tôle dans la zone supérieure du train d'atterrissage et cette partie est prête pour l'étape de la peinture. L'équipe a passé en revue toutes les pièces de rechange et nous avons trouvé deux acheteurs pour presque tout. Dave a fabriqué une boîte avec des panneaux ignifuges et nous avons rempli celle-ci de pièces pour les envoyer en Hollande, ce qui nous a valu un profit de 1 000 \$ pour notre travail acharné.

Un deuxième acheteur de Québec s'est présenté et l'équipe a rempli son camion de 16 pieds de presque toutes nos pièces de rechange restantes, pour un autre profit net de 1 200 \$. « Buffalo Joe » McBryan et son fils Mikey de *Plane Savers* sont venus nous voir cet été et nous ont donné de précieux conseils de construction. Nous leur avons remis quelques pièces et espérons une faveur en retour dans un avenir proche.

Le Yanks Air Museum a aussi échangé quelques pièces avec nous. Son équipe s'affaire à restaurer un Norseman dans le but de le faire voler et nous lui avons envoyé quelques câbles et des couvercles de train d'atterrissage excédentaires que nous avons en stock.

La Canadian Aviation Historical Society a demandé à l'équipe du Norseman de faire une courte présentation en septembre. Nous avons préparé des diapositives et une vidéo pour expliquer une partie des travaux effectués.

La couleur a été choisie et notre Norseman GYY deviendra AYO, dans la livrée de Dominion Skyways (noir et jaune). L'appareil CF-AYO était le prototype Norseman et a été utilisé par Dominion Skyways, une petite compagnie aérienne du Québec dirigée par Kenneth Molson.



Andy a travaillé sur le moteur Wright 975 cette année et, à partir d'un écheveau rouillé, il est parvenu à produire un merveilleux moteur qui sera installé, nous l'espérons, au printemps. Ce moteur ne sera jamais plus fonctionnel, mais il a tout à fait l'apparence d'un moteur prêt à démarrer. Ken a reconstruit l'ensemble capot et loquet au complet – l'ajustement est parfait et le tout est prêt à être peint.

Les derniers mois ont été formidables, l'aéronef continue à attirer un bon public et la qualité du travail accompli est EXCEPTIONNELLE. J'ai peut-être oublié certaines réalisations de l'équipe, car il y a tellement de petits projets à effectuer pour contribuer au résultat final. Tout le monde joue un rôle important et nous apprécions vivement la contribution de chacun et chacune.

Merci à tous, John et Mike.

BOLINGBROKE

Work has finally begun on the center section of the Bolingbroke. It has been moved down to the Mike Fish workshop and with the Nimmo now moved to the second floor display area and the Link being worked on in the Norseman workshop,





Martin et Jimmy Ferns



Paul Coleman

LINK TRAINER

Ken and Kevin Fincken continue la restauration du Link Trainer!



NIMMO

Le Nimmo a d'abord été un « projet de création d'emplois ».

Après avoir suivi sa trace documentaire et être revenu bredouille, j'ai communiqué avec les propriétaires d'origine, qui m'ont dit que tout ce qu'ils avaient, c'était quatre photos d'un aéronef à moitié complet. J'ai également contacté les archives d'enregistrement à Ottawa, en vain, sauf pour découvrir que l'appareil était qualifié d'expérimental (autrement dit, volez à vos propres risques). La situation actuelle du Nimmo est la suivante : il est presque terminé et l'équipe est en train d'y mettre la touche finale.



SPECTACLE AÉRIEN INTERNATIONAL DE BAGOTVILLE



Cent quarante-trois mille personnes! Oui, 143 000! Le Spectacle aérien international de Bagotville a accueilli un nombre record de visiteurs, et l'équipe du MAM en faisait partie. À l'avant et au centre du hangar 7, les bénévoles du MAM, avec l'aide de quelques pilotes de l'ARC, ont déchargé les pièces du Blériot et les ont assemblées. De plus, un éventail d'artefacts ont été exposés, montrant aux visiteurs un viseur de bombardement des années 1940, des maquettes du Curtiss-Reid Rambler et d'un CF-18 aux couleurs du 425^e Escadron (modèle moulé sous pression), divers artefacts de la Deuxième Guerre mondiale et une combinaison de vol en cuir des années 1920. Lorsque les portes se sont ouvertes et que les visiteurs ont commencé à affluer, les bénévoles du MAM étaient prêts à répondre aux questions, à distribuer des brochures et des signets et à inviter les gens à jeter un coup d'œil dans le cockpit du Blériot. Tant les visiteurs que le personnel de la base de Bagotville ont été fascinés par le Blériot. Un grand nombre de pilotes et d'employés de soutien sont venus admirer cet exemple de l'un des pionniers du ciel. Ce furent de longues journées, mais avec le son des CF-18 fendant l'air et le soleil brillant sur un nombre record de visiteurs, la fin de semaine a été formidable.

Malheureusement, le directeur du projet Blériot, Richard Plante, n'a pas pu être présent, mais nos pensées l'ont accompagné tout au long de la fin de semaine. Un énorme merci aux bénévoles qui ont participé : Jennifer Renwick, Robert St-Pierre, Mark Roe, Jim Charlton, Andy Edwards et Bruce McLeod (ainsi qu'à son épouse France et à sa fille Mollie pour leur aide), sans oublier Jim Killin, directeur exécutif et vice-président du MAM.



De gauche à droite: Jim Charlton, Mark Roe, Andy Edward, Jennifer Renwick, Robert St-Pierre, Bruce McLeod.

Photo par Mollie McLeod



PRATT & WHITNEY VISITE LE MAM



En mai dernier, les bénévoles ont été ravis de faire visiter notre Musée à un groupe d'employés de Pratt & Whitney venus des États-Unis, de l'Allemagne et de l'Asie.

JOURNÉE FAMILIALE



La Journée familiale a été un autre événement couronné de succès en août, avec près de 2 000 visiteurs et plus de 3 000 \$ amassés pour soutenir le Musée. Pour la deuxième année consécutive, nous avons accueilli un hélicoptère Griffon pour la recherche et le sauvetage du 439^e Escadron (« Les Tigres ») de la base des Forces canadiennes de Bagotville, au Québec. L'hélicoptère et les camions d'incendie ont attiré beaucoup l'attention, mais les hamburgers et les hot-dogs préparés par Ken Fincken et son équipe de bénévoles ont été presque aussi populaires. L'admission au Musée se payait par un don et, en plus des nombreuses expositions à

l'intérieur, nous avons des jeux gonflables pour les enfants, de nombreux kiosques visant à intéresser les jeunes au secteur de l'aérospatiale, la vente de garage de Terry et notre reproduction de l'appareil Silver Dart. Cet événement annuel est devenu notre activité phare de l'année et continue à prendre de l'ampleur. Merci à Jim Killin pour l'organisation et aux nombreux bénévoles qui ont donné généreusement de leur temps pour en faire un tel succès.



Journée spéciale pour le Musée de l'aviation de Montréal I (MAM) et le Musée aérospatiale du Québec (MAQ) de Saint-Hubert.



En avant : Gilbert McCauley président du MAQ, Jim Killin Vice-président, Directeur Exécutif du MAM. En arrière : Pierre Gillard, Directeur Exécutif du MAQ, Robert St-Pierre Coordonnateur du MAM-MAQ.

Profitant de l'événement de la journée familiale, nos deux organisations ont signé une entente de collaboration pour travailler ensemble et promouvoir l'histoire de notre aviation. Cet événement a également marqué la première année d'exploitation pour le MAQ.

Au cours des derniers mois, nos deux organisations collaboraient déjà à quelques événements. Nos organismes sont impatients de s'entraider pour promouvoir nos Musées respectifs et l'histoire de notre aviation.



Journée du patrimoine aérospatial

Le 28 septembre, le MAM en collaboration avec son partenaire, le Musée de l'Aérospatiale du Québec (MAQ), ont participé à la première Journée du patrimoine aérospatial. Organisée par le MAQ et la Ville de Longueuil à l'aéroport de Saint-Hubert à l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA). Le nez du Fairchild Bolingbroke était en exposition avec des artefacts montrant une partie de l'histoire de Fairchild Aircraft durant la deuxième guerre mondiale où quelques 600 bombardiers Bolingbroke ont été fabriqués.

Pour sa part, le QAM avait un moteur JT15D en exposition et des parties du CF-100 numéro 760. L'avion avait été prêté à Pratt et Whitney Canada comme banc d'essai. L'appareil fait maintenant partie de la collection MAQ et il prévoit de la remettre à sa configuration d'origine avec le moteur JT-15.



SERVICE DES ARTEFACTS

Maintenant qu'il est déménagé dans un plus grand espace, le Service des artefacts a entrepris de mettre à jour les expositions actuellement en montre dans tout l'édifice. Les nouvelles expositions sont à l'étape de la planification et nous espérons en voir quelques-unes installées avant le temps des Fêtes. Deux nouvelles expositions sont aussi envisagées. L'une de celles-ci, en cours de développement, s'intitule « La guerre d'un homme » et porte sur l'histoire d'un vétéran racontée au moyen d'artefacts donnés au MAM par sa famille. Il s'agira d'une exposition tournante, chaque vétéran étant en vedette environ six mois. La deuxième nouvelle exposition, plus petite, présentera des articles ne faisant pas partie d'une grande collection, comme des cartes d'identification d'avions, une série de publicités de la Deuxième Guerre mondiale, des épinglettes du cœur et un dispositif d'éclairage appelé « Money Flare ». Ces expositions en sont aussi à l'étape de la planification.

Jennifer Renwick a accepté la tâche stimulante et ardue de photographier tous nos artefacts et de les cataloguer dans notre système d'inventaire.

Comme toujours, j'invite les membres, en particulier ceux qui n'ont pas visité le Musée depuis un moment, à venir voir ces changements. Je suis persuadé que vous serez ravis en tant que visiteurs.

ACQUISITIONS

Nous sommes heureux d'annoncer que le MAM a acquis un second « Link trainer » (simulateur de vol) de la Deuxième Guerre mondiale, cette fois auprès du Musée des sciences et de la technologie à Ottawa. Bien qu'il ne soit pas complet et ait besoin de restauration, il comprend certaines pièces que nous n'avions pas avec notre premier simulateur. Ken et Kevin Fincken travaillent à sa restauration. Nous espérons pouvoir un jour assembler une installation complète avec un bureau de traçage.

Le MAM a reçu un merveilleux don de toiles originales peintes par un artiste canadien renommé en aviation, Don Connolly. La collection appartenait à feu M. Grant J. Gehlsen et a été donnée au MAM par M^{me} Marianne Gehlsen. Nous exposons fièrement cette collection dans notre salle de conférence.



Nous avons acquis, sur eBay, deux plaques du 50^e anniversaire de la bataille de Bretagne honorant le pilote et capitaine d'aviation canadien Smithers, de London, en Ontario. Smithers était en fait « l'un des rares » et nous sommes fiers d'honorer son service dans notre installation sur la bataille de Bretagne. Nous avons également trouvé sur eBay une insigne d'assembleur d'appareils de la Canadian Vigers originale datant de 1944.

Nous avons reçu un formidable don de maquettes de sujets canadiens fabriquées par Dan McWilliams, un ancien pilote de CF-18. Bon nombre de ses maquettes sont déjà exposées ou seront en rotation dans d'autres expositions dans un avenir proche.



Robert St-Pierre a réussi à sauver un anneau d'amarrage original du système de câble d'amarrage R-100 à Saint-Hubert. Celui-ci était incrusté dans un morceau de ciment de 5 pieds destiné à être cassé et éliminé en vue de la construction d'un nouvel édifice sur le terrain de l'aéroport de Saint-Hubert. Robert a négocié avec l'entrepreneur pour récupérer ce morceau unique d'histoire.

Nous avons été en mesure d'obtenir un authentique moteur Gnome 1915 du Musée d'Ottawa cet été. Ce moteur était utilisé dans de nombreux appareils Blériot au début des années 1900. Il est maintenant exposé à côté d'une reproduction en bois d'un moteur Gnome et d'un appareil Blériot. Nous avons également acquis une paire de bouées sonores utilisées sur l'appareil Argus de Canadair. Nous avons établi d'excellentes relations avec nos amis à Ottawa et nous continuons à enrichir nos collections avec des prêts ou des dons d'artefacts.

PLEINS FEUX SUR NOS BÂTIMENTS

Améliorations aux bâtiments dans la zone du garage :

Nous manquons d'espace, surtout pour travailler sur de gros composants comme les ailes du Boly ou du Norseman. Nous avons donc décidé d'isoler la zone du garage, qui peut accueillir de grandes pièces et permettra la poursuite des travaux pendant les mois d'hiver si nous la chauffons.

Nous avons entrepris **la phase 1** en établissant les besoins matériels pour le « mur de pierres », qui mesurait 34 pieds x 10 pieds. Un cadre à goujons a été construit avec une combinaison de profilés de métal en U et de montants de bois de 2 pieds x 4 pieds x 10 pieds.

Lorsque ce cadre a été fixé en place, nous avons pu utiliser l'isolant rose dont nous disposions et nous en avons eu suffisamment pour isoler le mur avec un facteur R12. Nous avons ensuite installé un pare-vapeur en plastique, puis la cloison sèche, composée de lourds panneaux de 4 pieds x 10 pieds x 5/8 pouce en quantité suffisante pour couvrir toute la zone du mur, en prévoyant un espace pour deux prises de courant. Nous avons alors réalisé que le déplacement des grandes pièces d'aéronefs risquait d'endommager le nouveau mur, donc nous avons recouvert les 4 pieds inférieurs de la cloison sèche de panneaux OSB en guise de protection. Voilà pour la phase 1.



La phase 2 a consisté à couvrir le grand mur en bois. Comme la construction existante était entièrement en bois avec des goujons d'espacement d'environ 15 pouces, la tâche consistait à insérer le reste de l'isolant rose et à couvrir le tout d'un pare-vapeur. De nombreux autres panneaux OSB ont été utilisés pour couvrir tout le mur (mesurant 15 pieds au point le plus haut). Nous avons modifié l'ancienne porte coulissante en bois de 10 pieds x 7 pieds pour en faire deux portes à charnières de 5 pieds montées sur une roue pour une ouverture facile. Par la suite, l'arrière des portes a été isolé avec une « protection en plastique spéciale » et couvert de panneaux de 1/8 pouce d'épaisseur. Un panneau amovible a été installé au-dessus des portes au cas où il faudrait y faire passer des éléments de plus de 7 pieds de haut.

La phase 3 avait pour but d'isoler les murs de pierre d'un des côtés de la porte de garage comme pour la phase 1, mais il reste du travail à accomplir pour encadrer la zone au-dessus de la porte et peut-être la porte elle-même à une date ultérieure.

La phase 4 concerne le plafond (environ 1 200 pieds carrés) et il s'agit d'une lourde tâche. Initialement, nous avons pensé vaporiser de la mousse directement sur le ciment, mais des « experts » ont laissé entendre que cela empêcherait le ciment de respirer adéquatement, causant encore plus de détérioration. Un toit en métal serait donc la solution parfaite. (Collecteurs de fonds, c'est noté?)

La phase 5 n'est pas encore entamée, mais l'idée d'utiliser un matériau de plafond suspendu (que l'on peut se procurer sur Kijiji, merci à Mike Alain) a été planifiée et sera mise en œuvre prochainement.

Et tout cela a été accompli avec un seul incident mineur... quatre points de suture sur le doigt de Rikki, qui avait oublié d'enfiler ses gants ce jour-là!



NOUS CRÉONS VOTRE PATRIMOINE

Notre programme « Nous créons votre patrimoine » est toujours bien vivant! Le maquettiste Billy Walshe a terminé le bombardier Lancaster à une échelle de 1:72 et, en réponse à une demande spéciale, un bombardier Short Stirling à une échelle de 1:72 pour Eric Campbell. Bruce McLeod travaille sur un Hawker Typhoon à une échelle de 1:24 en l'honneur du D^r Peter Roper.

Pour ceux qui ne connaissent pas ce programme, voici comment il fonctionne : en échange d'un don en argent, l'un de nos maquettistes chevronnés construira une maquette d'un avion piloté par un vétéran avec les schémas de peinture et les marques d'origine. Vous pouvez aussi demander votre modèle favori. Voilà un formidable moyen d'honorer un vétéran et d'amasser des fonds pour le Musée!



La photo ci-dessus montre le modèle réduit du bombardier Lancaster que Billy Walshe a construit pour M^{me} Wendy English, de Red Lake en Ontario, dont le défunt père (Elmer English) était le capitaine à Lancasters durant la Seconde Guerre mondiale. C'est Ray Bricknell, pilote retraité d'Air Canada, qui, suite à une visite du musée, a eu l'idée de commander la fabrication d'un modèle réduit du Lancaster que M. English pilotait. Le modèle réduit a été livré et présenté par Fred Deveaux, également pilote retraité d'Air Canada. La photo de droite montre M^{me} English, submergée par l'émotion, lors de la présentation du modèle réduit par M. Deveaux.



BIENVENUE À NOS NOUVEAUX MEMBRES ET BÉNÉVOLES

Nous avons eu le plaisir d'avoir 29 nouveaux membres qui se sont joint à notre musée. Parmi eux certains ont offert leurs services comme bénévoles dans différentes projets tel que travaillé sur les aéronefs , les traductions et la bibliothèque.

Bienvenue et merci d'offrir votre support à notre musée. Votre implications envers le MAM est grandement apprécié. On espère que nous aurons le plaisir de votre support pour pour plusieurs années a venir

REMERCIEMENTS SPÉCIAUX

À NAV CANADA pour la traduction de notre bulletin SURVOL et d'autres documents. Aussi un remerciement tout particulier à nos bénévoles Jacques Brouillette, Marc DeBrouin et Luce Lefebvre pour leur appui.

À tous nos membres et ami(es) nous profitons de cette période des fêtes pour vous souhaiter nos meilleurs voeux et une bonne et heureuse année 2020



Né à Montréal, je suis un passionné de l'aviation depuis mon tout jeune âge, dès le jour où mon frère m'a montré une maquette du CF-100. Depuis ce temps, j'ai participé à une foule d'activités de recherche et de promotion de l'aviation canadienne.

En 1980, j'ai fondé le groupe de recherche historique Canadian Roundel Wings et, en mai 1984, j'ai organisé le premier rassemblement de 15 artistes en aviation provenant d'un bout à l'autre du Canada pour exposer plus d'une centaine de toiles à l'aéroport de Mirabel. L'un des artistes invités m'a dit : « Tu viens de lancer quelque chose! » et, en effet, en 1996, j'ai contribué à fonder l'Association canadienne des artistes en aviation, connue aujourd'hui sous le nom de Canadian Aerospace Artists Association. C'est à cette époque que j'ai eu la chance de rencontrer notre fondateur, Godfrey Pasmore.

De 1985 à la fin des années 1990, j'ai fait partie de l'équipe d'exploitation du Spectacle aérien international de Montréal, qui se déroulait aux aéroports de Mirabel et de Saint-Hubert. Je me suis joint au circuit des spectacles aériens en 2006 avec le Spectacle aérien international de Québec jusqu'en 2010.



Avec mon célèbre chapeau de spectacle aérien
Photo Jean-Pierre Bonin



travaillant dans une tour de contrôle au Canada.

En train de travailler sur des plans de vol à la Tour de contrôle de Dorval

Pendant 33 ans, j'ai travaillé dans l'industrie de l'aviation pour Transports Canada et NAV CANADA, tout d'abord au bureau régional du Québec à Dorval. J'ai ensuite entrepris ma carrière en tant que spécialiste du soutien à l'exploitation (SSE), poste aussi appelé contrôleur adjoint de la circulation aérienne, aux tours de contrôle de Dorval, Québec et Saint-Hubert. En 2009, j'ai pris ma retraite en tant que dernier SSE

J'adore la photographie d'aviation et certaines de mes photos ont paru dans différentes publications du domaine de l'aviation.



Photo dans le livre de l'escadrille 425 par Marc-André Valiquette



Quelques-unes des personnes avec qui j'ai le plaisir de travailler au MAM

Membre du Musée de l'aviation de Montréal depuis 2001, j'ai siégé au conseil d'administration de 2012 à 2018. Mon déménagement sur la rive sud il y a quelques années ne m'a pas empêché d'apporter ma contribution au Musée et de continuer à m'acquitter de mes différentes responsabilités, comme les adhésions, la coordination de l'administration, la conception graphique de l'infolettre *Le Survol* et toute autre tâche pour laquelle je peux prêter main-forte.

Au fil des ans, ma passion m'a amené à rencontrer de formidables personnes et à nouer de solides amitiés. Je me sens privilégié d'avoir travaillé dans le secteur de l'aviation et de continuer à y contribuer au Musée de l'aviation de Montréal.

Ian Jamieson 1929 - 2019



Ian est décédé paisiblement le 30 juin, entouré de sa famille. Né à St-Hyacinthe le 1er décembre 1929, Ian a passé ses 61 ans de vie conjugale avec Heather Raper Jamieson, vivant à Pointe-Claire. Il a fait ses études à la Westmount High and Bishops College School. Au cours de ses premières années de mariage, Ian a été un membre actif de l'Association de la paralysie cérébrale du Québec, devenant président en 1967. Depuis son enfance, Ian se passionne pour les véhicules (eau, terre et air). En tant que membre fondateur du Vintage Automobile Club de Montréal, sa vie fut remplie de nombreux projets de restauration de voitures et des jouets de collection. Il a travaillé dans l'industrie de l'assurance, puis son amour pour les automobiles l'a amené à diriger sa propre entreprise de restauration d'automobiles. Ian a également développé un réel penchant pour les bateaux en bois pendant les étés en famille sur le beau Lac Commandant. Par-dessus tout, Ian restera dans les mémoires comme le mari aimant de Heather, et cher papa de Pamela (Arthur), Anne (Frank), et Barbara (Harvey). Il était un grand-père fier et amusant à Liv, Shane, Jeff, Faye, et Thomas, et arrière-grand-père à Grant. Il manquera beaucoup à ses sœurs Sheila et Frances, leurs familles et ses nombreux amis. Quelle belle vie il a vécu! Nous remercions les merveilleux employés de West Island Palliative Care, CLSC et NOVA. Vous êtes de vrais héros pour notre communauté. Au lieu de fleurs, des dons de bienfaisance peuvent être faits à la West Island Palliative Care ou West Island NOVA.

Guilbert Lafleur 1932 - 2019

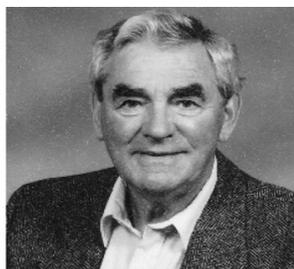


Domicilié à Québec, la santé de Guilbert avait diminué au cours de la dernière année. Il a été hospitalisé il y a quelques semaines. Sa situation s'est rapidement détériorée et il est décédé tranquillement à l'unité de soins palliatifs du CHU Laval le 8 décembre 2019 à l'âge de 87 ans. Il laisse dans le deuil son épouse Lise Gaulin, son fils Marc LaFleur et sa fille Suzanne LaFleur.

La famille tient à remercier le personnel de Notre-Dame de l'Hôpital Laval (IUCPQ) pour les excellents soins prodigués. Au lieu de fleurs, des dons de charité peuvent être faits à la Fondation de l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec, www.fondation-iucpq.org

Note : Guilbert a été l'éditeur de notre revue Plein Vol et le responsable des adhésions au CCPA pendant plusieurs années.

Ralph Alexander Emery, 1922 - 2019



Ralph Alexander Emery, à l'âge de 97 ans, a fait son dernier voyage. Partout dans le monde en traversant les pôles, il disait seulement, "J'ai fait ça!" Ralph était un naturel avec ses mains comme charpentier, la boiserie des églises de l'Ouest-de-l'île témoignent de son travail. Il laisse des amis et des connaissances partout dans le monde. Sa femme Wilma et d'autres membres de sa famille souhaitent que vous vous souveniez de lui au soleil

sur le lac qui disait : « Restons dehors une autre heure; jetons l'ancre! »

RENOUVELLEMENT DE VOTRE ADHÉSION



Petit rappel, au début de chaque mois, les avis de renouvellement pour les adhésions sont envoyés. Votre adhésion annuelle est due au mois que vous avez initialement joint le musée.

Avez-vous fait votre renouvellement encore?

Il n'est jamais trop tard pour renouveler

Envoyer un courriel à info@mam.quebec pour un formulaire

APPEL AUX MEMBRES ET BÉNÉVOLES

Le MAM est toujours à la recherche de nouveau membres et bénévoles pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Être bénévole pour le MAM peut être une activité gratifiante et satisfaisante

Joignez-vous à nous!

info@mam.quebec

LE SURVOL

Rédacteur : Bruce McLeod

Graphisme : Robert St-Pierre

Traduction : NAV CANADA

Articles et photos: Bruce McLeod, Mollie McLeod, Jennifer Renwick, Robert St-Pierre, Terry Capener, Frank Wilson, Jim Killin