



## Dans ce bulletin

AUX COMMANDES	P.2
DE LA LIGNE DE VOL	P.4
DE NOS HANGARS	P.8
DE LA TOUR	P.10
ALBUM PHOTOS	P.13
PORTRAIT	P.15
AU DELÀ DE L'HORIZON	P.15

## Dernière nouvelle !



Le MAM a acquis un Canadair CL-601 « Challenger » dans sa collection. Voir plus de détails à la page 7.

### Mot du président

par John Lawson



En ce début d'année, le moment est bien choisi pour faire le point sur le gros problème auquel nous sommes confrontés au musée. Nous vous avons fait part de nos échanges avec l'Université McGill, notre locateur, qui nous a annoncé son intention de ne plus s'occuper de la vieille grange de pierre. Pour continuer d'occuper les lieux, nous devons donc assumer la responsabilité financière et juridique de l'immeuble et, ce faisant, le rendre conforme aux codes actuels. Après avoir jugé la structure apte à être rénovée, notre architecte nous a préparé un énoncé des travaux en deux phases ainsi qu'un devis pour le réaménagement de nos locaux, afin de moderniser le musée et d'accroître son attrait pour les visiteurs et les visiteuses. Les travaux prévoient l'ajout d'une nouvelle entrée dotée d'une réception digne de ce nom, d'une salle de présentation, d'une cafétéria et d'un ascenseur facilitant l'accès à l'étage.

Le Conseil d'administration (CA) a décidé d'entreprendre la première phase, soit la réparation des toitures, le remplacement des fenêtres et l'installation d'un ascenseur pour rendre l'immeuble conforme aux codes et ainsi nous permettre de continuer de l'occuper. Cette décision coûtera entre 2 et 2,5 millions de dollars, un montant énorme à mobiliser pour une petite organisation bénévole, sans but lucratif, qui fonctionne avec un budget d'environ 150 000 \$ par année. La deuxième phase commencera probablement cinq à six ans après la fin du plan actuel et nécessitera une nouvelle levée de fonds d'environ 3,5 à 4 millions de dollars.

Mais où en sont ces démarches ? Qu'avons-nous fait pour assurer la réussite de cette entreprise ? D'abord, pour assumer la responsabilité de l'immeuble, il faut absolument un bail à long terme qui protégera nos intérêts et convaincra les donateurs et les donatrices qu'il est sûr et qu'il vaut la peine d'investir dans le MAM. C'est Jim Killin, notre vice-président et directeur administratif, qui s'occupe de ce dossier, dont les quelques détails qui restent devraient être réglés bientôt. Ayant par ailleurs compris que le CA manquait d'effectifs, nous avons nommé deux nouveaux membres : Keith Meredith, l'un de nos bénévoles les plus compétents, est de retour au CA pour lui faire bénéficier de sa vaste expérience et de ses nombreux contacts dans le secteur aéronautique ; et Robert Clarke, qui possède une vaste expérience en planification des affaires, en relations avec les donateurs et donatrices, en levées de fonds et en développement de programmes. D'autres membres seront ajoutés ultérieurement.

Pour trouver de l'argent, nous avons d'abord regardé du côté des subventions fédérales aux activités patrimoniales et culturelles. Le Fonds du Canada pour les espaces culturels de Patrimoine canadien assumera jusqu'à 50 % des coûts pour la rénovation du musée, à condition que nous puissions rassembler le reste des fonds auprès de donateur(-trice)s. Pour nous qualifier pour cette subvention, il faut, dans une demande convaincante faisant état du sérieux de notre gestion du point de vue des opérations et de la gouvernance, nous montrer dignes d'un tel investissement. Il faut montrer notre croissance, prouver que l'accomplissement de notre mandat de préserver notre patrimoine aéronautique représente un apport substantiel à la collectivité, et démontrer notre engagement envers les jeunes et la collectivité en général. Il est d'autant plus difficile de préparer cette demande que nous n'avons ni le personnel ni la profondeur administrative pour produire des plans d'affaires, une justification de financement et un énoncé de faisabilité pour la recherche de dons, qui doivent tous être crédibles et annonciateurs de croissance.

Mais alors où trouverons-nous les ressources? Là-dessus, nous avons de la chance. Nous avons trouvé Mitacs, un organisme qui finance la recherche dans les universités à l'aide de fonds provenant d'entreprises et du gouvernement. Il offre aussi un programme de stage de stratégie d'entreprise qui financerait un stage de cinq mois et assumerait 75 % des coûts étant donné notre statut d'organisme sans but lucratif. Nous avons ainsi établi un projet intitulé Revitalisation du Musée de l'aviation de Montréal. Nous avons ensuite fait appel à la Faculté de gestion Desautels de McGill, qui nous a aidés à recruter un stagiaire parmi la cohorte présentement inscrite à leur Maîtrise en administration des affaires (MBA). Ce faisant, on nous a fait part de l'existence de *Thinkr*, une initiative bénévole des étudiants et étudiantes au MBA qui consiste en des services-conseils auprès de petites entreprises sans but lucratif. Notre histoire a su interpeller et en motiver douze qui formeront deux équipes : l'une se penchera sur des mandats de marketing — accroître la visibilité, la notoriété et le nombre de visiteur(-euse)s du MAM, et étendre son nombre de membres et son bassin de donateur(-trice)s —, et l'autre, sur le financement — activités rémunératrices pour soutenir les coûts d'exploitation à long terme.

Ces deux groupes quantifieront des possibilités de croissance et les inséreront dans le plan d'affaires qui accompagnera la demande à Patrimoine canadien. Je superviserai le stagiaire, alors que le Dr Chandra Madramootoo guidera les équipes *Thinkr*. Bref, ce sont leur professionnalisme, leur compétence et leur motivation qui nous aideront à définir un nouvel avenir pour le MAM. Les équipes *Thinkr* ont déjà visité le musée et rencontré des bénévoles. Elles recueillent des données pour orienter notre processus décisionnel, nous ont présenté des renseignements préliminaires sur la génération de revenus et peaufinent maintenant leurs idées. Quoi qu'il en soit, il faudra travailler fort pour atteindre notre objectif, qui est de soumettre la demande d'ici la fin du premier trimestre.

En conclusion, permettez-moi de vous transmettre mes meilleurs vœux, à vos proches et à vous, pour la nouvelle année. Bâties sur vos efforts et votre engagement personnels envers le MAM, nos réussites et nos réalisations sont un superbe exemple du pouvoir du bénévolat. Le CA, inspiré et motivé par ce que vous avez accompli ensemble, est déterminé à élever le musée d'un bon cran. Merci pour tout le temps et l'expérience que vous donnez pour faire du musée le meilleur MAM qui soit.

## Rapport du directeur administratif

par Jim Killin



Eh bien, on pensait que 2021 avait été intéressante; 2022 est arrivée, et nous revoilà en contexte de COVID. Le musée avait rouvert ses portes au public en juin 2021. Cette année encore, quatre étudiant(e)s ont pu travailler pour nous grâce à des bourses du fédéral. J'en profite pour remercier James, Mollie, Boo et Mackenzie pour leurs efforts auprès du public en visite au musée. Ces quatre talentueuses personnes ont travaillé assidûment à offrir au public une expérience positive, que ce soit en faisant fonctionner les simulateurs de vol, en travaillant à l'accueil ou en offrant des renseignements.

Après la réouverture de juin 2021, nous avons accueilli un nombre record de visiteur(-euse)s durant la saison estivale et au début de l'automne. Beaucoup en étaient à leur première visite et ont été très impressionné(e)s par les multiples expositions et projets, ainsi que par le coin des simulateurs. Le bouche-à-oreille et notre page Facebook attirent de plus en plus de gens, et, lentement, le musée devient une destination prisée.

Les équipes des projets « Bolingbroke » et « Norseman » ont chacune accompli d'énormes progrès. Dans l'atelier au rez-de-chaussée, le public peut dorénavant contempler le poste de pilotage, le fuselage et la partie centrale du Boly. Quant au Norseman, l'équipe a terminé le fuselage et a posé le moteur en janvier. L'élimination de la moitié d'un mur de l'atelier Cartierville 2 et un grand ménage pour convertir la pièce en salle d'exposition permettent aux visiteur(-euse)s de mieux voir le projet. La partie garage, juste à côté, sert maintenant d'atelier où l'équipe finira les ailes.

Depuis quelques mois, nous sommes en pourparlers avec le service des approvisionnements du ministère de la Défense nationale. En effet, on nous a offert un Challenger 601, fabriqué par Canadair ; par ailleurs, le processus d'acquisition du CF-5D actuellement situé à Longue-Pointe se poursuit. Si ces acquisitions se concrétisent, nous aurons une collection exceptionnelle d'aéronefs produits à Montréal à présenter. Le CF-5D et le Challenger sont dans un état remarquable et nécessiteront peu de travaux. Nous vous tiendrons au courant du résultat de ces démarches, que nous devrions connaître bientôt.

Du côté de McGill, nous sommes sur le point de finaliser notre position par rapport au bail pour l'immeuble. Nous espérons que le contrat de location sera prêt d'ici la fin de mars 2022. Selon l'issue de ces démarches, notre position sera solidement établie pour de nombreuses années. Par ailleurs, lorsque le bail sera réglé, nous serons en mesure de procéder à de grosses levées de fonds auprès de différentes sources pour atteindre notre but ultime, soit de réaliser les réparations et les rénovations pour nous moderniser.

Comme je le disais plus haut, 2022 a débuté en mode confinement. Personne ne saurait prédire ce qui nous attend cette année. Nous vous tiendrons au courant des développements au fur et à mesure. Merci aux bénévoles. Votre dévouement est très apprécié, continuez comme ça.

## DE LA LIGNE DE VOL

### Le projet Fairchild Bolingbroke

par Michel Fréchette



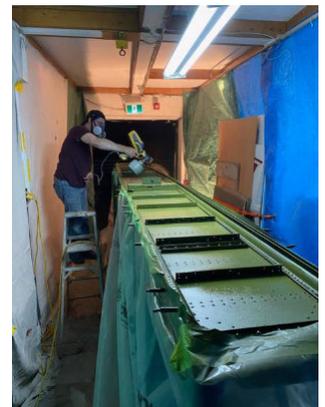
Nous avons atteint plusieurs étapes importantes en 2021.

La restauration de l'intérieur du fuselage est terminée. Nous avons réinstallé plusieurs éléments des systèmes d'origine, comme les conduits d'air chaud, les connexions radio avec le panneau latéral d'intercommunication, le siège et la table pliante de l'opérateur radio, les connexions d'antennes et les gros faisceaux de câblage d'origine. Nous avons aussi conçu et réalisé plusieurs répliques imprimées en 3D qui s'agencent avec les pièces et assemblages originaux. Une visite virtuelle à 360° a même été créée. On peut ainsi visiter les sections intérieures du Boly en se rendant sur le site Web du MAM. Soit dit en passant, nous avons recréé une belle ambiance lumineuse dans la cabine, y compris de nouveaux feux de navigation, à l'aide de fils à DEL dissimulés un peu partout dans la cellule et le poste de pilotage.



Ensuite, nous avons enfin terminé le caisson central de voilure. Le panneau de revêtement du plafond de la soute à bombes a été apprêté au grand complet, puis ses composantes structurales ont été posées. Un panneau de revêtement a été fabriqué, et nous avons commencé à fabriquer une réplique de réservoir souple pour l'intérieur des cavités du réservoir de carburant. Le tout a été préparé et apprêté.

Après avoir préparé l'ensemble du caisson central de voilure et posé une couche d'apprêt, nous avons, avec un soin et une précision extrêmes, fini sa partie supérieure en lui appliquant le motif de camouflage original exact du Bolingbroke de l'Aviation royale canadienne (ARC). Nous sommes très fiers d'exposer la première section de notre Boly dans les couleurs originales de l'appareil portant le numéro de série 9066 de l'ARC.



En outre, le stabilisateur vertical a aussi été préparé, apprêté et peint aux couleurs du 9066. Il reste les autocollants à apposer. En effet, nous pourrions un jour orner notre Boly de répliques exactes de plusieurs autocollants du 9066, qui sont en préparation. Les deux trains d'atterrissage ont été restaurés et sont maintenant installés sur le caisson central de voilure. Compte tenu de la force de la structure et de l'état de la restauration, il sera possible d'exposer l'aéronef sur son train d'atterrissage.

La restauration des prolongements de bord de fuite avance bien. Nous prévoyons les prémontés sur le caisson central de voilure avant la fin de l'année.



Comme nous avons acquis des pieds pour supporter le caisson central de voilure à l'horizontale avant de le réunir avec le fuselage en 2022, il faudra effectuer certaines modifications pour respecter les exigences de sécurité. Mais avant, le fuselage au grand complet sera peint aux couleurs du 9066.

La restauration de l'empennage est prévue cette année. Faute d'espace, nous devons exposer séparément cette partie comprenant la gouverne de direction, les gouvernes de profondeur et la roulette de queue.

Précisons que tous les sous-ensembles seront prémontés pour être facilement démontables en prévision de l'acquisition éventuelle d'une salle d'exposition plus grande. Enfin, les derniers gros éléments prévus de cette exposition statique sont les deux moteurs Bristol Mercury. Nous prévoyons reprendre la restauration de l'un d'eux avec sa cloison pare-feu ; le deuxième sera restauré en 2023.

Une autre année bien chargée attend l'équipe du Boly. Nous prévoyons nous attaquer à plusieurs autres composants comme :

- la section centrale de voilure ;
- le moteur et sa cloison pare-feu (pour exposition statique) ;
- les prolongements de bord de fuite ;
- le capot et les portes avant des roues ;
- le remontage et la peinture de l'empennage ;
- la restauration des trappes de la soute à bombes ;
- la peinture du fuselage ;
- la réunion du fuselage et de la section centrale de voilure ;
- les carénages d'emplanture d'aile ;
- une maquette de réservoir de carburant.

Enfin, nous avons reçu des commentaires très positifs de la part de musées américains et britanniques qui ont un Blenheim ou un Bolingbroke en exposition statique. Ils ont souligné l'aspect très unique de notre Boly, avec tout son équipement d'origine retapé par la bande de passionnés que nous sommes !

Ne manquez pas les commentaires de l'équipe du Boly et l'avancement de son projet dans l'édition du 21 novembre du fameux magazine *Aeroplane* ! Merci au membre du MAM Maximilian « Max » Meindl.



Quelques membres de l'équipe du Boly, de gauche à droite : Jean-François Morin, Michel Fréchette, Terry Capener, George Bennett, Jean-François St-Pierre, Paul Coleman, Alessio Occhicone.

Absents de la photo : Martin Pernicka, Glenn Morrisson, Brian Parrack, Curtis Lee, Peter Goudreau, Mark Roe, Jim Ferns, Martin Ferns, Mike Tedesco, Eric Connor.

# Le projet Noorduyn Norseman

par John Duckmanton



Pièce par pièce, le Norseman ressemble de plus en plus à un avion. L'équipe composée de Mike Alain, John Duckmanton, Don Brooks, Michel Moreau, André Archambault, Andy Edward et Bob Cartwright s'est consacrée sans relâche à ce projet tout au long de la crise de la COVID-19. Merci, votre travail est très apprécié.

Plusieurs pièces de l'enveloppe des trains d'atterrissage et autres panneaux sont maintenant prêts à être installés, après avoir été nettoyés, réparés et peints en noir lustré par Mike.

Don et Bob ont bien réussi le pare-brise et les panneaux entourant le capot moteur, le capot lui-même et les panneaux de la partie inférieure du fuselage. Ils ont aussi dû souder le cadre des trains d'atterrissage principaux.

Les deux ailerons et les deux volets sont prêts à être installés après avoir été réparés, recouverts et peints par Michel et André. Ceux-ci ont aussi fini de recouvrir et de peindre l'empennage. Ils sont rendus à réparer, à nettoyer, à recouvrir et à peindre l'aile gauche.

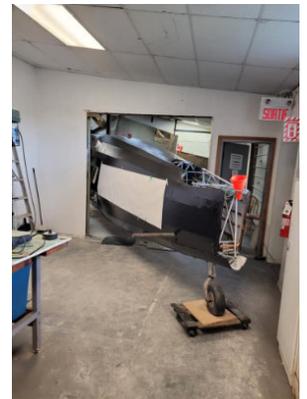


John a terminé le plancher, le plafond, les murs latéraux, le brancard et les banquettes. Il a également recouvert et peint le fuselage avec l'aide de Don.

De son côté, Andy s'est occupé de nettoyer, de décaper et de sabler différentes pièces, puis de les peindre de la bonne couleur. C'est aussi lui qui a le moteur, prêt à être installé.



Le Norseman a été déplacé dans l'atelier, une opération qui s'est avérée plutôt complexe. D'abord, il a fallu sortir l'aéronef de l'atelier pour le mettre dans la « chambre froide » du garage. Puis, nous avons abattu le mur séparant le garage et l'atelier pour pouvoir déplacer le Norseman vers son nouvel emplacement dans l'atelier, entre les colonnes d'acier. La marge de manœuvre étant minime, la cellule a subi de légères égratignures, mais celles-ci ont été réparées.



Grâce à cette démarche, l'aéronef pourra être exposé dans son intégralité, c'est-à-dire un fuselage doté d'ailes, d'un empennage et de moteurs. Le mur entre l'atelier et la salle Cartierville nécessitera d'autres réparations, qui seront effectuées ultérieurement.



## Nouvelle acquisition pour le MAM

Nous sommes heureux d'annoncer l'acquisition d'un autre avion historique pour sa collection croissante d'avions fabriqués au Québec, un Canadair CC-144 (CL-601-1A) Challenger (modèle du fabricant CL-600-2A12), numéro de série 3036. L'appareil du MAM a été fabriqué en janvier 1985 par Canadair avant que Bombardier Aéronautique n'achète le constructeur aéronautique en 1986.

L'appareil acquis est la version militaire du Challenger 601, configuré pour répondre aux besoins des Forces armées canadiennes (FAC). Il était principalement utilisé pour transporter des représentants du gouvernement et des dignitaires étrangers, ainsi que dans un rôle de soutien pour les opérations humanitaires, les évacuations médicales et les opérations militaires au Canada et dans le monde.

Le développement et la fabrication du Challenger ont été importants pour la croissance et la viabilité de Bombardier Aéronautique et, en fin de compte, pour l'industrie aérospatiale de la région du Grand Montréal. L'avion sera exposé au musée dans un proche avenir.



Un grand merci à notre membre Pierre Gillard pour les photos qui ont été prises à Saint-Hubert en 2017.

### Artefacts

par Jennifer Renwick

Quand le MAM a été ouvert, de juin à décembre, il a été agréable d'entendre les visiteurs et visiteuses se promener et de répondre à leurs questions à propos de nos expositions. C'est un plaisir de pouvoir les accueillir de nouveau alors que les restrictions sont assouplies.

Depuis notre réouverture, les gens ont recommencé à nous faire des dons d'artefacts familiaux qu'ils souhaitent voir préservés et exposés au musée.

Un de ces dons récents est un modèle réduit de CF-18A du Tiger Meet of the Americas de 2003, qui a eu lieu à la 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake, en Alberta. Nous réfléchissons encore au meilleur endroit pour le mettre en valeur.



Don Connolly, l'un des artistes en aviation les plus renommés au Canada, a fait don de deux toiles : « *Winner's Circle* » et « *Too Cold to Shut Down* ». Cette dernière peut être admirée à la Galerie d'art Godfrey Stewart Pasmore.

Deux pièces reçues en prêt à long terme ont attiré mon attention : une petite boîte de métal contenant deux bouteilles de verre à moitié remplies de comprimés pour stériliser l'eau, et deux boussoles boutons qu'on fournissait aux pilotes, aux

parachutistes et aux agents exécutifs des opérations spéciales alliés dans leur trousse de fuite et d'évasion. Ces deux artefacts datent environ de la Seconde Guerre mondiale.

Enfin, nous avons une pochette — prêtée elle aussi — portant l'inscription « maps only » (cartes seulement), qui contient une carte d'évasion en soie, un couteau et une boussole bouton.

Si vous connaissez des personnes qui aimeraient faire don d'articles liés à l'histoire canadienne de l'aviation, surtout au Québec, dites-leur de nous appeler. Nous serons ravis de répondre à leurs questions et de voir ce qu'elles ont à offrir.

### Flash info

par Bruce McLeod

#### De la publicité pour le musée

Cette année, notre membre Maximilian Meindl a eu l'excellente idée de rédiger deux articles qui ont été publiés dans des magazines. Le premier, paru dans *Klassiker der Luftfahrt*, un magazine allemand d'aviation, décrivait le MAM et était accompagné de bonnes photos de nos aéronefs et de notre établissement. Le deuxième était un article de plusieurs pages sur la restauration de notre Bolingbroke, menée par Michel Fréchette et son équipe, paru dans *Aeroplane*, un périodique de l'aviation britannique bien connu en Europe et en Amérique du Nord. Merci, Max, de nous avoir offert cette visibilité !

#### Programme Construisons notre patrimoine

Il a fallu près d'une centaine d'heures de travail à Bruce McLeod pour terminer la maquette à l'échelle 1/24 d'un Hawker « Typhoon » dédiée au capitaine d'aviation de la Royal Air Force Peter Roper (1922–2017), commandée par son fils Mark.





Cette maquette représente les événements du 7 juin 1944, quand des tirs antiaériens terrestres ont touché le Typhoon SA-Q que pilotait le capt avn Roper au-dessus de Monts-en-Bessin, en France occupée, abattant l'aéronef et blessant le pilote. Une famille de la région est venue en aide à M. Roper, qui a ensuite été fait prisonnier par les Allemands. Merci à Mark Whittaker d'avoir fabriqué une autre superbe vitrine !

La maquette est maintenant exposée aux côtés d'artefacts ayant appartenu au capt avn Roper, offerts généreusement par son fils Mark.

## La passion de Billy



Un portrait de notre bénévole Billy Walshe, un modéliste aguerri, a été publié sur le site Web des modèles Airfix. Billy y explique sa passion pour le modélisme d'avions. Vous pouvez lire le tout au <https://uk.airfix.com/community/i-build-because/Billy> (en anglais).

Dans le cadre de notre programme Construisons notre patrimoine, Billy présente un modèle du Lancaster à l'échelle 1/72 à Ralph Emery, membre de longue date et ancien pilote de Lancaster.



## Améliorations à l'atelier de menuiserie

Terry Capener et Rik Abramson, notre « service de construction », ont monté des murs de plaques de plâtre avec des montants en acier pour fermer l'atelier de menuiserie. L'idée était d'avoir un atelier fermé, bien ventilé vers l'extérieur, où travailler le bois. Le 30 novembre, ils ont terminé le mur extérieur, doté de deux événements et d'un ventilateur d'extraction thermostaté. Ils se sont ensuite attaqués aux murs intérieurs en panneaux de lamelles orientées. Ce projet, maintenant terminé, représente une amélioration sur le plan de la sécurité, puisque les murs permettent à l'équipe de restauration du Bolingbroke de travailler dans un environnement relativement exempt de poussière.

## La numérisation de la bibliothèque

par Maximilian Meindl

En plus de nos tâches habituelles d'intégration des nouveaux dons de livres à la bibliothèque, nous avons commencé à numériser des documents.

Il s'agit principalement de photos. En effet, la bibliothèque possède une grande collection de photos historiques de l'aviation ou illustrant l'histoire, les membres et les événements du musée. Or ces documents demeurent largement non catalogués. Puisque les exemplaires papier sont faciles à briser ou à perdre et difficiles à consulter, à trouver et à montrer aux membres et aux historien(-ne)s, nous avons entrepris de les numériser, ou du moins, les plus précieux d'entre eux, pour en avoir une copie numérique haute résolution.



Comme ce projet ne fait que commencer, nous tâchons aussi de trouver la meilleure façon de stocker les fichiers numériques. Nous n'avons pas encore pris de décisions définitives quant au logiciel ou à la structure de dossiers à utiliser. Si vous vous y connaissez dans ce genre de projet, n'hésitez pas à communiquer avec l'équipe de la bibliothèque ; votre expérience serait grandement appréciée.

En parallèle, nous avons aussi commencé à numériser les CD et DVD de la collection de la bibliothèque, puisque les disques optiques se dégradent au fil du temps. La copie d'un maximum de ce contenu sur d'autres dispositifs de stockage nous permettra de le préserver et de le rendre accessible aux gens qui ne peuvent se rendre physiquement à la bibliothèque ou qui n'ont plus de lecteur CD ou DVD.

### Abonnements

par Robert St-Pierre

Malgré la pandémie, nous avons eu le plaisir d'accueillir 26 nouveaux(-elles) membres au MAM en 2021, dont 20% travaillent comme bénévoles dans différents secteurs du musée. Nous leur souhaitons la bienvenue et les remercions pour leur appui et leur bénévolat.

Nous tenons également à remercier les membres de longue date qui, par le renouvellement de leur abonnement, leurs dons et leur bénévolat, ont également appuyé le MAM pendant la dernière année.

Nous avons tenté pour une dernière fois de faire savoir aux membres dont l'abonnement était échu que nous aimerions les compter de nouveau parmi nous. Merci à ceux et celles qui nous ont redonné leur appui; il est bon de savoir que vous ne nous avez pas oubliés.

Cette année, comme d'habitude, nous vous ferons parvenir un rappel quelques jours avant le mois de l'échéance de votre abonnement. Pour éviter de recevoir de tels rappels, vous pouvez nous faire parvenir votre paiement à l'avance. La date d'échéance de votre abonnement figure dans le coin inférieur droit de votre carte de membre.

Lorsque vous nous envoyez votre renouvellement, la possibilité d'ajouter un don vous est aussi offerte. Beaucoup de membres optent pour un paiement annuel récurrent par PayPal.

- **Si vous n'avez pas renouvelé votre abonnement, il n'est jamais trop tard. Merci de prendre quelques minutes pour le faire.** Votre appui est très important pour notre mission !
- **Si vous n'êtes pas en mesure de le faire pour l'instant, veuillez nous le mentionner** pour que nous puissions actualiser notre liste. En espérant que vous pourrez vous réabonner à une date ultérieure.

Au plaisir d'avoir de vos nouvelles et de compter sur votre appui envers le MAM.

### L'ingéniosité et la détermination de nos bénévoles

Comme nous le disons souvent, les bénévoles sont le cœur et l'âme du MAM. En juin dernier, ils et elles ont pu recommencer à accueillir le public, à lui montrer nos réalisations comme les nouvelles expositions et l'avancement des projets Boly et Norseman, et à lui expliquer avec grand plaisir notre raison d'être.

En plus de vingt ans d'existence, le musée a connu de nombreuses embûches, surtout avec la pandémie qui persiste. Dans la dernière année, notre groupe principal de bénévoles a consacré son temps et son énergie à l'avancement de différents projets malgré les fermetures, ainsi qu'au maintien des activités quotidiennes de l'immeuble pour veiller à ce que tout fonctionne bien et de façon sécuritaire pour tout le monde.

Dans bien des cas, les bénévoles ne travaillent qu'avec les matériaux à leur disposition pour réaliser leurs projets et doivent ainsi faire preuve d'ingéniosité et de détermination. On n'a qu'à penser au déplacement du fuselage du Norseman de l'atelier Cartierville 2 à la salle d'exposition voisine, comme il est expliqué dans l'article sur le Norseman. En raison de l'espace limité du musée, beaucoup de nos aéronefs ont été démontés et replacés ailleurs, comme le Curtiss-Reid « Rambler » à l'entrée de la salle d'exposition principale à l'étage. Le Bolingbroke ne fait pas exception, ayant déjà été déplacé quelques fois.

Vous êtes-vous déjà demandé combien d'heures les bénévoles consacrent au musée ? Le registre des présences que tient Mark Roe donne un total de 7 314 heures réparties dans quinze catégories d'activités du MAM en 2021, et ce, malgré les limites imposées par les diverses fermetures.

Félicitations à l'ensemble de nos bénévoles pour leur apport et pour leur dévouement envers le musée.

## Une collaboration avec Aéro Montréal

Depuis l'été dernier, le MAM a le privilège de présenter des articles historiques dans l'infolettre de l'industrie aérospatiale d'Aéro Montréal. Le musée apprécie d'avoir ainsi l'occasion d'en faire connaître davantage sur le riche patrimoine aérospatial du Québec aux membres d'Aéro Montréal et aux internautes.

Dans de récents numéros, nous avons publié des articles sur le Noorduyn Norseman, le Curtiss-Reid Rambler et la visite du Vickers R-100, ainsi qu'une sélection d'articles historiques signés George Fuller, célèbre historien de l'aviation au Québec. Cette année, nous prévoyons soumettre d'autres articles sur l'impressionnante histoire de l'aviation du Québec et sur le musée.

Nous tenons à remercier Aéro Montréal pour son aide à promouvoir nos efforts de préservation et de communication du remarquable patrimoine aérospatial du Québec. Notre but est de susciter la fierté chez les Québécoises et Québécois, en particulier chez les jeunes, qui représentent l'avenir de notre industrie.

## Le site Web du MAM



Depuis le lancement de notre nouveau site Web, l'année passée, de nombreuses personnes l'ont visité et ont ensuite demandé des renseignements ou fait une demande de visite de groupe. D'autres nous ont aussi fait part de leur intérêt à devenir bénévoles ou à donner un coup de main.

La visite virtuelle, qui permet de voir les différentes parties du musée aux deux étages, semble être l'un des principaux attraits du site. Nous y avons ajouté une visite intérieure du Bolingbroke montrant le poste du pilote, celui du navigateur et celui de l'opérateur radio, dans les sections avant et arrière.

Nous avons apporté quelques modifications à certaines pages du site pour en faciliter la lecture. Nous effectuons aussi des mises à jour logicielles régulières par souci d'efficacité.

Nous continuerons d'y ajouter les éditions du *Survol*, les articles historiques de notre ami George Fuller et plus encore. Comme nous l'avons déjà mentionné, notre site Web est un ouvrage en constante amélioration. Si vous avez des suggestions ou des commentaires, n'hésitez pas à nous les transmettre.

Nous remercions tout particulièrement Benoit de Mulder, qui fournit gratuitement le serveur pour héberger notre site Web. En outre, nous avons entrepris un projet d'espace de stockage numérique pour conserver des documents historiques du MAM.

En espérant vous voir visiter régulièrement le [www.mam.quebec](http://www.mam.quebec).

## Flash info, deuxième partie

par Bruce McLeod

### Commentaires des visiteurs et visiteuses

Avec la réouverture de juin et la hausse de l'achalandage, nous avons reçu plusieurs commentaires positifs dans Square et sur Google. Savez-vous lesquels reviennent le plus souvent? La passion de nos guides et bénévoles! Gros merci aux bénévoles et aux guides du musée. Vous brillez par votre dévouement et votre passion, ce qui est vivement apprécié. Le 5 décembre avait lieu la Journée internationale des bénévoles, une occasion tout indiquée pour les remercier.

## Le Panthéon de distinction de l'aviation du Québec

Nous avons le plaisir d'annoncer la création d'une nouvelle rubrique honorant les aviateurs et aviatrices du Québec — pilotes et équipages — qui ont contribué de manière significative à l'avancement de l'aviation dans la province de Québec, ou qui ont accompli quelque chose d'important dans l'aviation civile ou militaire. Pour y être intronisée, une personne doit être née au Québec ou y avoir passé une grande partie de sa carrière en aviation.

Le Panthéon de distinction de l'aviation du Québec a donc été créé pour reconnaître ces femmes et ces hommes importants par le biais de biographies affichées sur Facebook, sur le site Web du musée et, ultérieurement, dans un espace d'exposition dédié du musée.

Il s'agit d'une initiative pilotée par Bruce McLeod, avec l'aide de Jocelyne Ouellette et de Robert St-Pierre. Un grand merci à Pierre Thiffault et George Fuller pour leurs recherches sur un grand nombre des personnes intronisées. Depuis septembre 2021, nous y ajoutons de nouvelles biographies aux deux semaines environ.

Si vous avez des suggestions de personnes à introniser, vous pouvez le mentionner à Bruce à [bruce.mcleod689@gmail.com](mailto:bruce.mcleod689@gmail.com).

### Médias sociaux



En novembre 2021, nous avons atteint le cap des 1 000 personnes abonnées à notre page Facebook. Si ce n'est pas déjà fait, jetez-y un coup d'œil ! Vous y trouverez une foule de renseignements sur les activités du musée et sur l'histoire de l'aviation au Québec et ailleurs au Canada.

Cet été, avec l'aide de Mollie McLeod, nous avons étendu notre présence sur les médias sociaux en créant des comptes Instagram, Twitter et LinkedIn. Toutes ces plateformes nous permettent d'accroître notre visibilité dans le milieu de l'aviation et au-delà.

### Saviez-vous que?



L'aéronef CC-115 « Buffalo » a volé pendant une période de 55 ans au sein de l'Aviation royale canadienne (ARC) de 1967 à 2022, ce qui est impressionnant. Le dernier vol opérationnel de l'aéronef CC-115 a été effectué le 15 janvier 2022 par le 442<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage, basé à la 19<sup>e</sup> Escadre Comox, en Colombie-Britannique.



Le CC-115 Buffalo est remplacé par l'Airbus CC-295 « Kingfisher », avion de transport tactique moyen. Les avions de la nouvelle flotte de l'ARC seront basés à la 19<sup>e</sup> Escadre Comox, à la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg, à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton et à la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood, qui assurent actuellement des services de recherche et de sauvetage partout au pays.

Photo: Richard Girouard 2021

## Quelques bénévoles du MAM



Curtis Lee



Groupe de bénévoles lors de la Journée de la famille 2019



Kevin et Ken Fincken



Mark Whittaker



André LeFrançois



Jennifer Renwick  
et Bruce McLeod



James Chartrand (droite)



John Cadelli



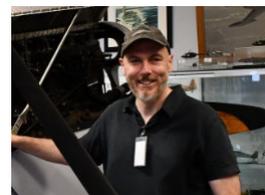
Andy Edward et Frank Wilson



Diane Phillips



Jean Venne



Benoit de Mulder

# Quelques événements que le MAM a accueillis au fil des ans

## Journée de la famille 2019



## Conférences et visites spéciales



Lcol Maryse Carmichael



Joe McBryan  
Buffalo Airways



Visite d'un groupe d'étudiant(e)s



Association Canadienne des  
artistes de l'aérospatial



Lgén Yvan Blondin



Groupe The Ninety-Nines



Visite de Cadets de l'air



Canadian Starfighter  
Association



Visite de Cadets de l'air



Présentation par NAV CANADA  
à des Cadets de l'air sur le  
contrôle aérien

## PORTRAIT

par Jennifer Renwick



Comment une personne qui n'aime pas prendre l'avion finit-elle comme bénévole à un musée de l'aviation ?

En 2007, ma sœur aînée était bénévole au Centre canadien du patrimoine aéronautique (devenu le MAM), au catalogage des artefacts. Elle m'a demandé de venir lui donner un coup de main un samedi, ce qui m'a donné un avant-goût de la suite. Je me souviens d'avoir été fascinée par des cartes datant de 1942, trouvées dans une boîte de cartes qui avait été donnée et dont je triais le contenu. Je me demandais qui avait bien pu les tenir entre ses mains.

Un bon samedi au musée, on nous a dit qu'un groupe de bénévoles s'en allait chercher un aéronef à Saint-Hubert. Je me suis donc jointe au groupe, laissant ma paperasse derrière moi. C'est ce jour-là, après avoir vu pour la première fois le nez crochu du Bolingbroke, que j'ai attrapé cette passion pour l'aviation qui anime les bénévoles du MAM.

Une fois le Boly au musée, j'ai vécu ma première expérience pratique de restauration d'aéronefs : on m'avait demandé de décaper la coupole. J'ai eu bien du plaisir à découvrir, sous la peinture, des pièces qui n'avaient pas été vues depuis le jour de l'assemblage de la coupole dans les années 1940 !

Quand ma sœur est partie pour se consacrer à d'autres passe-temps, je suis restée comme bénévole principale pour m'occuper de l'arrivée constante d'artefacts. Patrick Campbell, l'un des premiers bénévoles, avait su tenir d'assez bons registres, mais il fallait quand même cataloguer les nouveaux articles et les entreposer ou les exposer.

Ce n'est toutefois pas une tâche que je fais seule. Je peux en effet compter sur l'aide et la patience de deux bons bénévoles, Robert St-Pierre et Bruce McLeod, pour concevoir et monter quelques-unes des expositions que vous avez pu voir ou qui sont encore visibles au musée.

Je n'aime toujours pas prendre l'avion, mais, quatorze ans plus tard, j'adore toujours ce que je fais au Musée de l'aviation de Montréal.

## AU-DELÀ DE L'HORIZON

par Bruce McLeod



### George William Doran

Avec tristesse, nous avons appris que Bill Doran est décédé le 6 mars 2022. Bill était l'un des membres fondateurs du Centre canadien du patrimoine aéronautique (CCPA), où il a fait équipe avec Godfrey Pasmore et d'autres pour apporter une contribution importante au développement du Centre. Bill était l'un de ces êtres humains authentiques qui voyaient toujours le meilleur des gens et était ouvert aux nouvelles idées. Il a été membre du conseil d'administration pendant de nombreuses années, où ses conseils avisés et sa connaissance de notre histoire étaient très appréciés. Il a pris sa retraite plus d'une fois, mais il a toujours répondu à l'appel pour revenir au travail en cas de besoin.



### Walter George Parker

Le musée a perdu un grand ami de longue date ; Walter est décédé le 14 août 2021, à l'âge de 92 ans.

**Édition :** Bruce McLeod

**Révision et correction d'épreuve :** Jocelyne Ouellette

**Traduction :** NAV CANADA

**Conception et production :** Robert St-Pierre

**Photos et illustrations :** Bruce McLeod, Jennifer Renwick, Robert St-Pierre, Richard Girouard, Eric Campbell, Terry Higging, André Plourde — avec autorisations

### **Remerciements spéciaux**

À NAV CANADA pour la traduction de notre bulletin *Le Survol* et d'autres documents. Aussi un remerciement tout particulier à nos bénévoles Jacques Brouillette, Marc de Broin, et Carroll Garayt pour leur contributions.

**Visitez notre site web au [www.mam.quebec](http://www.mam.quebec) pour les dernières informations.**