



### *Dans ce bulletin*

#### AUX COMMANDES P.2

- Le MAM navigue à travers une fermeture, des rénovations et une pandémie.

#### DE LA LIGNE DE VOL P.5

- Un *Starfighter* reviens au bercail.

#### DE NOS HANGARS P.8

- Working on renovations
- New displays and future acquisitions

#### PORTRAIT P.13

- Qui est ce bénévole?

*Et plus encore ...*

### MOT DU PRÉSIDENT par John Lawson



Depuis mon dernier message, le Musée connaît une période trouble. En novembre, le Conseil d'administration a reçu une lettre de notre bailleur, l'Université McGill, qui faisait état de possibles problèmes structurels pouvant présenter un danger pour le personnel et le public. Par conséquent, l'Université nous a interdit d'accepter des visiteurs au deuxième étage. Puis la COVID-19 est arrivée au printemps, nous forçant à fermer nos portes, tant aux bénévoles qu'aux visiteurs. Enfin, nous avons reçu un autre message de McGill nous expliquant que nous devons quitter les lieux dans deux ans si nous n'assumons pas l'entière responsabilité financière de la modernisation et de l'exploitation courante du bâtiment. L'accès au Musée a été interdit aux visiteurs, et seulement huit bénévoles pouvaient s'y trouver en même temps. Dans son rapport,

Jim Killin donnera plus de détails sur la situation sur le terrain. Quant à moi, je souhaiterais donner à nos bénévoles et à nos membres un aperçu de la mésaventure vécue par le Conseil.

Tout a commencé lorsque McGill a découvert deux problèmes structurels dans certaines parties du bâtiment, qui est sous leur responsabilité. Les murs de l'aile ouest, que la Ferme est en train de convertir en centre d'accueil des visiteurs, ont été fragilisés suite au retrait du plafond et le plafond de la zone derrière notre galerie d'art, qui devait accueillir un Musée de la Ferme Macdonald, s'est partiellement effondré. L'Université s'est alors inquiétée des risques pour les visiteurs dans notre section du bâtiment, qui avait pourtant été rénovée et que nous jugions parfaitement sécuritaire. Elle était plus particulièrement préoccupée par la solidité du plancher du deuxième étage et le risque que des morceaux de béton tombent du plafond, qui a été construit au début du 20<sup>e</sup> siècle. Plusieurs rapports techniques et architecturaux ont été rédigés et Jim Killin, notre vice-président et directeur administratif, a tenté de les défendre. Il a réussi à prouver que le plancher était solide et trouvé une solution économique pour régler le problème du plafond : l'installation d'un filet industriel. Une fois ce filet posé par nos bénévoles, nous nous attendions à ce que l'interdiction de visiteurs soit levée et nous pensions pouvoir reprendre nos activités avec le ralentissement de la COVID.

Or, à notre consternation, nous avons reçu la deuxième lettre empêchant l'accès aux visiteurs pendant nos deux dernières années dans l'édifice. McGill nous a également annoncé qu'elle ne disposait pas des fonds nécessaires pour préserver le bâtiment et que c'est le MAM qui devrait assumer le fardeau financier des réparations et de la mise à niveau aux normes. Nous avons tout de même poursuivi les négociations, d'abord avec un groupe de l'équipe de la Gestion des installations de l'Université se montrant plutôt intransigeant. Puis, deux brèches se sont ouvertes et nous avons pu commencer à voir la lumière au bout du tunnel.

Une personne à McGill, qui était sensible à notre situation, nous a suggéré de communiquer avec un architecte montréalais de renom spécialisé dans l'évaluation et la restauration de bâtiments vieux et historiques et de voir s'il serait possible de l'engager pour procéder à une évaluation indépendante de la vieille grange en pierres. La personne a d'abord effectué une inspection préliminaire et a jugé que le bâtiment était assez solide pour être restauré. Il s'est personnellement engagé à ramener l'enveloppe de cet exemple unique d'architecture agricole à son état d'origine. Il s'est également réjoui du travail effectué par souhaitait le voir préservé. Nous avons conclu une entente avec le cabinet de l'architecte pour qu'il effectue une étude détaillée et détermine l'étendue des travaux ainsi que leurs coûts. La personne jouit d'un grand respect à McGill et son rapport aura du poids.

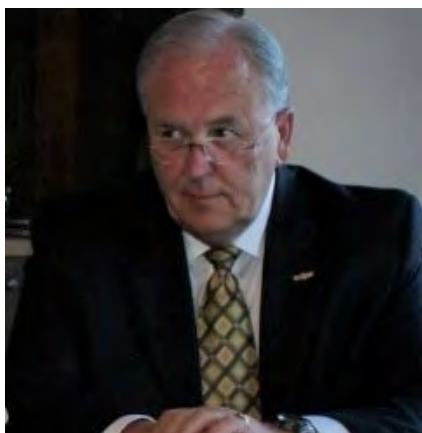
Le Conseil s'inquiétait grandement d'un éventuel manque de soutien des hautes instances de McGill si nous propositions de lever des fonds et d'effectuer les travaux nécessaires pour prolonger la vie de la vieille grange en pierres. Nous avons été chanceux de pouvoir compter sur un membre de longue date du MAM, qui serait le plus gros donateur de l'histoire de la Faculté des sciences de McGill. Cet homme est intervenu en notre faveur auprès du président de l'Université et agira dorénavant en notre nom.

Ces deux avancées majeures ont grandement amélioré la relation de travail avec l'équipe de la Gestion des installations, au point où nous tentons maintenant ensemble de trouver une solution qui permettra la survie du Musée et de la grange. Nous sommes en train d'établir avec McGill un protocole d'entente grâce auquel le projet pourra aller de l'avant. Une fois l'étude effectuée et les estimations reçues, le Musée devra s'atteler à la tâche d'amasser des fonds. Forts du soutien de nos députés, nous chercherons à obtenir de l'aide des gouvernements fédéral et provincial. Nous devons également lever des fonds auprès de fondations qui œuvrent dans les domaines du patrimoine, de l'aviation et de l'éducation. Nous avons fait appel à une entreprise de bases de données pour nous aider à trouver des sources possibles. Nous ne prenons pas ce défi à la légère, car de nos jours, la recherche de financement est très concurrentielle. Le Conseil est sur le point de nommer de nouveaux membres qui pourront mettre à profit leur expérience et leurs contacts. Nous songeons également à former un comité externe d'« amis du Musée » pour la collecte de fonds.

Nous espérons qu'au moment où vous lirez ces lignes, nous aurons convaincu McGill de la légitimité de l'étude de sécurité afin que nous puissions ouvrir le Musée aux visiteurs, dans le respect des consignes sanitaires. Nous souhaitons aussi pouvoir adopter une approche graduelle pour la rénovation du bâtiment et voir nos efforts de financement commencer à porter fruit.

Jim Killin, notre VP et directeur administratif, a accompli le gros du travail avec McGill et l'architecte, tout en étant aux côtés des bénévoles pour la réparation du plafond dévouement exemplaire a permis à nos troupes de garder le moral lors de cette période extrêmement difficile. Au nom du et la réorganisation quasi totale de notre collection d'avions et d'objets. Son Conseil et de nos membres, merci Jim.

#### **MOT DU DIRECTEUR ADMINISTRATIF par Jim Killin**



Au fil des derniers mois, nous avons dû apporter beaucoup de changements au Musée et à nos façons de faire. Depuis mars dernier, la COVID-19 a transformé le monde et nous en subi les contrecoups : le Musée a dû fermer ses portes aux visiteurs et nous avons été obligés de réduire le nombre de bénévoles.

Comme vous le savez probablement tous déjà, l'Université McGill nous a demandé en novembre de fermer l'accès au deuxième étage pour les visiteurs, car elle jugeait que le plafond et la structure n'étaient pas sécuritaires. Après bon nombre de discussions et d'inspections, une mesure corrective a été approuvée en janvier : l'installation d'un filet industriel. Une équipe de bénévoles dévoués avait commencé à travailler là-dessus, et tout allait rondement jusqu'à ce que la COVID nous mette des bâtons dans les roues.

Mais nous avons poursuivi le travail malgré la fermeture : pièce par pièce, nous avons retiré les carreaux de plafond et l'isolant, installé le filet, puis replacé l'isolant et les carreaux. Je tiens à souligner que la majorité du boulot a été abattu par deux personnes, Mike Alain et Terry Capener, qui travaillaient une journée sur deux tout en maintenant la distanciation physique.

Lorsque nous avons pu accueillir nos bénévoles de nouveau (à équipes réduites), Ken et Kevin Fricken, entre autres, sont venus terminer le travail. Nous ne nous sommes pas arrêtés au plafond du deuxième : nous avons installé un filet au plafond du garage (en plus de l'isoler et d'y installer des tuiles) ainsi qu'un nouvel éclairage. Je souhaite remercier personnellement tous ceux qui ont mis la main à la pâte pour leur amour de la vieille grange.

Nous avons profité de l'installation du filet industriel pour déplacer la plupart de nos pièces d'exposition du deuxième étage afin de laisser plus de place aux avions et renouveler l'expérience des visiteurs. Les travaux de la section principale du deuxième étage sont terminés, et le Rambler y sera déplacé. Nous avons également apporté des changements à la salle Cartierville 1, notamment au contenu de nos vitrines. Il y a maintenant plus d'espace sur les murs pour nos articles de la Deuxième Guerre mondiale. L'atelier Norseman a été réorganisé et il est maintenant moins encombré. Enfin, nous avons retiré plusieurs objets de l'aire d'entreposage à l'extrémité du deuxième étage qui accumulaient de la poussière. L'endroit est maintenant plus propre et dégagé.

Pour ce qui est des prochaines étapes : le Conseil et moi négocions avec McGill pour tenter d'assurer notre avenir dans la vieille grange. Nous avons une lettre d'entente qui établit une relation à long terme et indique que d'importants travaux d'entretien sont requis. McGill a accepté notre embauche d'une société spécialisée dans les bâtiments historiques. Nous avons commencé à travailler avec cette société pour l'évaluation de la structure, du plafond et des systèmes électriques et mécaniques. Au cours des prochaines semaines, nous préparerons un rapport d'estimation des coûts de chaque élément. L'Université a acquiescé à notre demande de faire l'acquisition de toute l'enveloppe du bâtiment, y compris celle de la zone au sud de la galerie et de la partie du rez-de-chaussée à l'ouest du tunnel. Nous aurons ainsi plus d'espace pour une expansion future et pourrons regrouper nos ateliers. L'estimation des coûts nous permettra d'évaluer ce que nous pourrons faire, selon le financement que nous recevrons. Nous souhaitons obtenir des subventions du gouvernement fédéral et de Patrimoine canadien, notamment. L'installation d'un nouveau plafond, à l'ouest de Cartierville 1, constitue la première étape.

Nous rouvrirons nos portes au public avant la fin août. Nous aurons ainsi le temps de nous adapter à la nouvelle normalité – distanciation physique, nettoyage et désinfection – tout en accueillant nos visiteurs avec le plus grand des respects, malgré les circonstances.

Je tiens une fois de plus à remercier tous les bénévoles pour leur travail acharné et leur soutien continu au cours de ces derniers mois difficiles. Votre passion, vos idées, votre détermination et votre dévouement sont tout simplement extraordinaires. Sans vous, nous n'existerions pas aujourd'hui. Nos visiteurs, jeunes et moins jeunes, peuvent revivre le passé et entrevoir l'avenir grâce à votre apport.

**VOUS CHANGEZ LES CHOSES ET C'EST POURQUOI**

**JE SUIS TRÈS FIER ET RECONNAISSANT DE FAIRE PARTIE DE L'ÉQUIPE.**



photo PCN68-85 MDN

Nous sommes ravis d'annoncer l'ajout d'un CF-104 Starfighter (n° de série 104704) à notre collection sans cesse grandissante d'aéronefs historiques.

Le CF-104 était une version modifiée du Lockheed F-104 Starfighter construit sous licence par Canadair à Montréal. Conçu à l'origine comme un intercepteur supersonique, cet appareil a été optimisé pour un rôle d'attaque nucléaire et de reconnaissance à basse altitude par l'Aviation royale du Canada (ARC). Il est entré au service de l'ARC en mars 1962 et y est resté jusqu'en 1987, lorsqu'il fut remplacé par le McDonnell Douglas CF-18 Hornet. Au plus fort de la guerre froide, huit escadrons de CF-104 étaient stationnés en Europe dans le cadre de l'engagement du Canada envers l'OTAN.

L'aéronef pouvait atteindre un plafond de 15 240 m et une vitesse maximale de 1 844 km/h (Mach 1,5), et avait une distance franchissable de 2 630 km.

Un total de 200 CF-104 en plus de 140 F-104G pour Lockheed. Les avions d'entraînement à deux sièges CF-104D furent produits par Lockheed, Les CF-104 ont servi avec distinction au Canada, au Danemark, en Norvège et en Turquie.



Il s'agissait du quatrième Starfighter à être construit par Canadair et du deuxième à s'être envolé à l'usine de Cartierville, le 14 août 1961. Ayant servi au Centre d'essais techniques aérospatial et dans le 448<sup>e</sup> escadron d'essai à la station de l'ARC de Cold Lake de 1975 à 1983, il a été mis hors service puis utilisé comme cellule d'instruction à la BFC Suffield, en Alberta, portant le numéro de série 820C.

Photo Bob McIntyre  
704 à Canadair avant d'être livré à l'ARC



Photo: Bob McIntyre

Voici à quoi le 704 ressemblait :



Photo: Gary Vincent

Des amis du Musée à Bagotville sont en train de construire un dispositif pour faciliter le transport de l'avion jusqu'ici. La cellule et les autres pièces acquises par le MAM seront entreposées temporairement jusqu'à ce qu'un plan de restauration complet soit établi. La restauration du CF-104 devrait prendre quelques années.

Et voici de quoi il a l'air aujourd'hui :



Photo: Peter Withfield

## Mise à jour du Norseman

Par Mike Alain



Les huit derniers mois ont été calmes pour notre « vieille dame » puisque les aires de travail ont dû être libérées pour réparer le toit. Néanmoins, notre équipe a accompli un nettoyage impressionnant des pièces du Norseman et entreposé la plupart des grosses composantes dans la chambre froide de l'aile Ouest. Les travaux de restauration n'ayant repris qu'en août, nous espérons pouvoir préparer les pièces du capot et appliquer la dernière couche de peinture noire sur la partie avant au cours des deux mois de temps clément qu'il nous reste. L'étape suivante, qui se déroulera pendant les mois d'hiver, consistera à installer le matériel à l'intérieur de la partie arrière de l'aéronef. Une fois cette étape complétée, le revêtement final de l'arrière pourra commencer.



Michel Moreau et Andre Archambault ont repris - et grandement progressé - sur la colossale tâche de peindre les gouvernes de la queue; ils devraient avoir terminé d'ici la fin de l'année. John Duckmanton travaille avec Andy Edward sur la coque intérieure en bois qui supporte le matériel en place et Curtis Lee s'affaire à accrocher toutes les œuvres d'art aux murs de l'atelier pour que l'endroit ressemble le plus possible à l'atelier qu'il doit être. Don a vidé l'aéronef des pièces qui y étaient entreposées, les a triées et les a disposées, dans l'ordre, sur les tablettes. Bien heureux d'accueillir l'équipe de nouveau, en santé et prête au travail.

## La restauration du Bolingbroke se poursuit

L'équipe du Boly a trouvé des façons originales de poursuivre le projet malgré la fermeture du Musée en raison de la pandémie. En effet, plusieurs de ses membres ont ramené des pièces à la maison pour continuer à travailler dessus!

Jean-François St-Pierre a pris une boîte de jonction et lui a redonné son lustre d'antan!



Michel Fréchette, quant à lui, a réparé le tableau de charge d'accumulateur, qui a maintenant l'air d'être frais sorti de l'usine.



Il a également retapé le treuil du conducteur aérien haute fréquence en utilisant 90 % de matériaux divers qu'il a façonnés pour que le tout ressemble vraiment à l'original. De l'ingéniosité à son meilleur! Tout est maintenant installé dans le fuselage.



On travaille également sur les pièces suivantes :

- table de l'opérateur radio, y compris les connexions et les jauges;
- émetteur-récepteur radio et support;
- boîtes à fusibles du côté gauche de la partie centrale du fuselage, y compris les gaines et la boîte de jonction du plafond.

L'équipe a également repris le travail sur le plan central, ce qui comprend le longeron principal, le train d'atterrissage et les bâtis-moteurs. Cette section a été déplacée dans l'atelier de Michael Fish (Raccoon works) et se trouve maintenant près du fuselage et de la section avant. **Excellent boulot!**



## DE NOS HANGARS

### La rénovation du bâtiment, par Terry Capener



Malgré la pandémie, nous avons beaucoup progressé dans l'installation du filet de protection au plafond durant le confinement. Comme beaucoup d'entre vous le savent, McGill avait réalisé une inspection du toit de béton (notre plafond) et nous devons trouver une solution pour empêcher que des débris ne tombent sur les bénévoles et les visiteurs. Comme je n'ai pas assisté aux nombreuses réunions, je ne peux vous rapporter tous les détails, mais je me contenterai de dire que notre membre Ken F. a eu l'excellente idée de proposer l'installation d'un filet à débris de construction pour empêcher le ciel de nous tomber sur la tête. Nous avons donc commandé en grande quantité sur Internet un filet de 8 pi de largeur d'une entreprise américaine. Il s'agit d'un filet à maille carrée de 1 po pour usage léger.

D'abord, nous avons fixé des planches de 1 pi x 6 pi sur les poutres en acier à l'aide d'une cloueuse. Puis, nous avons déroulé le filet sous le plafond, nous l'avons étiré et nous l'avons agrafé aux planches. Pour que le filet tienne bien en place, nous avons vissé des planches peintes en blanc par-dessus les planches déjà installées. Les jonctions entre chaque panneau de filet ont été attachées ensemble à l'aide d'attaches autobloquantes. Une barre d'armature de ½ po a été installée le long du mur et le filet y a été accroché avec des attaches autobloquantes et des crochets en S.

Nous avons commencé par la grande salle d'exposition (aile est) et, à ma grande surprise, l'installation du filet a été complétée avant la fin mars.





Ensuite, nous sommes passés aux ateliers Cartierville 1 et 2 qui représentaient un plus grand défi, même si les pièces sont plus petites, car on y trouve un plafond suspendu. Heureusement, nous avons décidé d'étendre le filet sur le sens de la largeur (et non sur le sens de la longueur comme dans la salle d'exposition) et nous avons pu conserver la structure en métal et retirer seulement les tuiles de plafond et l'isolation. Nous avons réussi, mais il nous a fallu plus de temps étant donné que les tuiles et l'isolation devaient être remplacées.

Nous nous sommes ensuite attaqués à la salle du Norseman, ce qui signifie que nous avons dû déplacer l'aéronef dans le garage. Là aussi nous avons retiré les tuiles, installé le filet, puis réinstallé les tuiles du plafond suspendu.

Enfin, en juin et juillet nous avons replacé le Norseman à son emplacement initial pour pouvoir sécuriser le plafond du garage. Avant la pandémie, nous avons commencé à installer le plafond suspendu, tout en laissant des espaces libres pour la pose ultérieure de luminaires. Nous avons donc dû défaire notre travail pour pouvoir installer le filet.

Une fois les tuiles et l'isolation remises en place, nous avons décidé de terminer l'installation du plafond suspendu et des luminaires. Merci à Mike A. qui, grâce à ses talents de recherche sur Kijiji, nous a permis de trouver plusieurs luminaires fluorescents à 4 lampes semblables à ceux des ateliers Cartierville. Vous en jugerez par vous-mêmes, mais je trouve que le résultat final est vraiment superbe!

## Expositions

Nous avons profité des rénovations pour modifier la présentation de nos expositions et déplacer quelques aéronefs et artefacts; l'expérience des visiteurs n'en sera que bonifiée.

Le Rambler, qui était dans l'atelier Cartierville, a été déplacé dans l'aile est derrière le Fleet Canuck et fait face à l'escalier du silo, ce qui donne l'impression aux visiteurs qui arrivent au deuxième étage que l'appareil fonce droit sur eux.

Notre impressionnante collection de moteurs se trouve maintenant au centre de l'atelier Cartierville, tout près du biplan Nimmo. La section sur la Deuxième Guerre mondiale a été agrandie et celle sur la Guerre froide a été déplacée dans l'espace où se trouvaient les moteurs.



Les simulateurs de vol (B-25, JoyRider et de Jean Venne) ont été relocalisés dans la galerie d'art.

Le garage récemment revampé (voir la description plus haut) accueillera bientôt le CF-104 Starfighter.

## Modèles réduits moulés sous pression

Il y a quelques années, nous avons reçu un généreux don de 220 modèles réduits moulés sous pression de grande qualité pour la plupart à une échelle de 1/48. Nous avons conservé ceux qui étaient pertinents pour nos expositions, et les autres ont été mis en vente. À l'heure actuelle, le produit de la vente s'élève à 14 000 \$, et il nous reste encore 50 modèles. Si vous souhaitez en acquérir un, demandez à voir la liste, mais faites vite, car ils se vendent comme des petits pains chauds.



## Futures acquisitions

Nous sommes toujours à la recherche d'aéronefs à ajouter à notre collection. Les appareils de Canadair (Bombardier), comme le Tutor et le Fairchild Husky pour ne nommer que ceux-là, sont notre priorité. Nous sommes d'ailleurs sur une liste d'attente pour en obtenir un Tutor et nous essayons actuellement de retrouver les vestiges d'un Husky.



## Exibits – Mise à jour d'août 2020 par Jennifer Renwick



Alors que l'année 2020 semble n'avoir été que bouleversements, j'y vois tout de même un beau côté. Les rénovations obligées au deuxième étage du MAM ont été l'occasion idéale d'améliorer les exhibits et affichages, et repositionner les avions. Trois nouvelles vitrines, en noyer massif et en verre, sont en cours de rénovation - merci Ken Fincken - et l'on prépare leur contenu. Il y a maintenant plus d'exibits à l'étage, permettant ainsi d'exposer plus d'artéfacts.

Un des nouveaux exhibits se trouve au premier étage, au bout du couloir près de la bibliothèque. Il s'agit d'un présentoir intitulé «In Memoriam», consacré à l'équipage de l'hélicoptère maritime Sikorsky CH-148 Cyclone qui s'est écrasé en mer Ionienne le 29 avril 2020, tuant les six membres du personnel à bord, et au capitaine Jennifer Casey des Snowbirds. L'exhibit fut préparé suite à la demande expresse de notre Directeur général. Nous saluons les membres des Forces armées canadiennes décédés au service du pays.

## Du bureau d'information et d'adhésion.

Par Robert St-Pierre



Comme notre président et notre directeur général l'ont mentionné plus tôt, l'expérience de cette année nous a donné du fil à retordre avec la pandémie et les rénovations du musée.

Néanmoins, la campagne de renouvellement des membres a suivi sa trajectoire de vol, ayant déjà franchi plus que la moitié de l'année. Nous avons déjà reçu un bon nombre de renouvellements et des nouveaux membres mais nous espérons toujours que les retardataires nous envoient leurs adhésions. Les rappels de renouvellements sont envoyés quelques jours avant le mois que vous devez renouveler, d'où l'importance de renvoyer votre formulaire dès que possible. Si vous n'avez pas encore renouvelé, s'il vous plaît prendre quelques minutes pour le faire.

Si vous ne pouvez pas renouveler pour le moment, s'il vous plaît quand même nous aviser. Non seulement pourrions-nous -garder notre liste à jour, mais cela permettrait également de réduire l'envoi inutile de formulaires de renouvellement.

Pour ceux qui n'ont pas renouvelé au cours des dernières années, nous espérons que vous profiterez de cette occasion pour revenir appuyer le MAM.

### **-Il n'est jamais trop tard pour renouveler et soutenir votre musée!**

Si vous avez besoin d'un formulaire de renouvellement, envoyez-nous un courriel à [info@mam.quebec](mailto:info@mam.quebec)

## **BIENVENUE À NOS NOUVEAUX MEMBRES ET BÉNÉVOLES**

A date nous avons eu le plaisir d'avoir 13 nouveaux membres qui se sont joints à notre musée. Parmi eux certains ont offert leurs services comme bénévoles dans différents projets tel que travaillé sur les aéronefs, les traductions et la bibliothèque.

Nous voudrions leur souhaiter la bienvenue et merci d'offrir votre support à notre musée. Votre implication envers le MAM est grandement apprécié.

## **INFORMATION — Multimédia**

Pour informer et faire connaître notre musée, MAM utilise différents médias tels que :

- Notre bulletin Le Survol qui est publié deux fois par an, exclusivement pour vous nos membres
- Un logiciel d'envoi de masse pour envoyer des informations ponctuelles sur le musée à nos membres et amis
- Site Web de MAM
- Page Facebook de MAM
- Moteur de recherche Google
- Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue\*
- Tourisme Montréal\*
- Pages Jaunes\*
- Bonjour Québec\*

\*Ces sites web ont une page dédiée pour MAM



Nous révisons sur une base régulière toutes ces plates-formes et les modifions au besoin pour inclure les nouvelles mises à jour concernant le musée telles que des expositions, des heures d'ouverture, etc.

## Un nouveau site web pour le MAM sera bientôt disponible!

Jusqu'à présent, la mise à jour de l'information sur notre site Web a été un défi. Nous n'avions plus de ressources pour entretenir le logiciel, ce qui a rendu les mises à jour des nouvelles assez intensives en main-d'œuvre. Néanmoins, avec l'aide d'Alexander Philipps et Benoit De Mulder, nous avons pu maintenir le site en ligne. Un merci spécial doit aller à Alexander pour la production de la dernière version anglaise de notre site Web et à Benoit pour son appui et son aide à l'hébergement de notre site et son support technique. Avec toutes les mises à jour et la maintenance qu'un site Web exige, nous avons réalisé que nous avons besoin d'améliorer le nôtre.

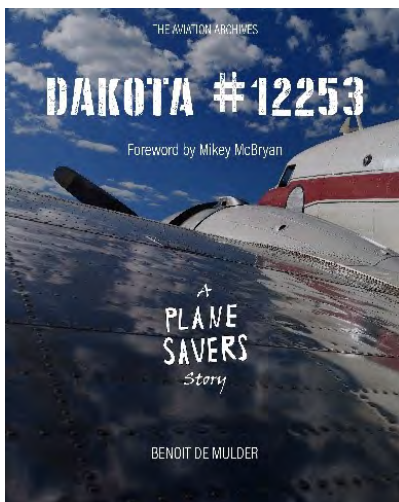


Nous sommes heureux d'annoncer que nous préparons un nouveau site Web qui sera lancé très bientôt. En utilisant le logiciel bien connu WordPress, celui-ci nous permettra de mieux gérer le site en Français et en Anglais et ainsi mieux informer nos visiteurs et nos membres.

Un site Web s'avère toujours un travail de longue haleine; nous espérons que vous aimerez le nouveau style que ce changement majeur apportera à l'image du MAM. Nous avons bien hâte à son lancement et de vous le présenter

## Fraîchement sorti des presses!

Par Benoit de Mulder



Après plusieurs délais amplifiés par la crise de la COVID-19, l'histoire du DC-3 C-FDTD, depuis sa sortie d'usine en 1944 jusqu'à son nouvel envol à Saint-Hubert le 6 juin 2019, est enfin publiée. Sont illustrés dans les premières 140 pages, l'ensemble des missions de guerre auxquelles DTD a participé—incluant des rapports de mission—et aussi sa carrière avec Trans-Canada Airlines (TCA) et avec Transports Canada, son abandon, et son achat en 2017. La deuxième moitié du livre est consacrée aux travaux de restauration pour sa remise en état de vol après deux mois de travail acharné.

Dès le début du projet en 2017 avec de son acquisition jusqu'à son rachat et sa restauration complète par Mikey McBryan et l'équipe de Plane Savers, le Musée de l'aviation de Montréal a apporté son support ayant même certains de ces membres sur l'équipe de restauration

Plusieurs reconnaîtront des visages familiers parmi les plus de 500 photos illustrant les 280 pages du livre. À titre de remerciement, j'ai le plaisir d'offrir 22 copies de mon livre au MAM pour une vente directe au profit du musée. Le livre à couverture souple sera disponible au musée à partir du 26 septembre au prix de 42\$.

## Jeu de réalité virtuelle (RV) par Mark Roe

L'année dernière, j'ai acheté un nouveau système informatique Windows 10 pour profiter de plusieurs nouveaux jeux RV. Pour tester le système, j'ai téléchargé « 1943 Berlin Blitz » <https://immersivevreducation.com/products-vr-experiences/berlin-blitz/>

S'il y a des membres voudraient faire l'expérience, je serais heureux de l'apporter au musée. Ça devra être sur rendez-vous seulement, étant donné que je ne veux pas laisser mon ordinateur au musée.

Si vous souhaitez prendre rendez-vous, envoyez un courriel à [info@mam.quebec](mailto:info@mam.quebec)

A NOTER: Que la présentation est en anglais seulement

## PORTRAIT

### Michel Fréchette



J'ai grandi près de l'aéroport de Dorval, à Montréal. J'ai donc toujours été fasciné par les avions. À 17 ans, même si je n'avais aucune habileté technique avérée (sauf peut-être pour la construction de modèles réduits d'avions) ni suivi de cours préalables, je me suis inscrit à une école d'aéronautique. Après avoir réussi ma formation technique en fabrication mécanique, j'ai décroché mon premier emploi chez Canadair (aujourd'hui Bombardier). Je n'avais évidemment aucune expérience, mais à ma grande surprise, on m'a demandé d'apporter des mesures correctives à la chaîne de production du Challenger 601 A.

Mais j'avais besoin d'être plus près des clients : je suis alors devenu superviseur du service à la clientèle pour les CRJ. J'étais responsable des évaluations des dommages et des équipes mobiles de réparation. L'un de mes plus hauts faits d'armes a été d'assurer la coordination avec une équipe d'enquête de sécurité aérienne de Bombardier formée de TEA – que j'avais déjà embauchés pour la réparation complexe d'une cellule dans une installation d'un transporteur régional – et d'un enquêteur du SCSI. À la fin de mon parcours de 20 ans chez Bombardier, j'étais gestionnaire de compte client, responsable de la livraison d'avions d'affaires.

Par la suite, je suis devenu directeur régional des ingénieurs commerciaux pour un fournisseur de nombreux constructeurs de matériel aérospatial et leurs fournisseurs de premier tiers. Aujourd'hui, je suis directeur de l'entretien des aéronefs pour un propriétaire d'avions d'affaires privés.

Tout au long de mes 35 années de carrière, j'ai eu la chance de parcourir le monde et rencontrer des gens extraordinaires. En tant que mordu la Deuxième Guerre mondiale, de récits de combat et d'histoire de l'aviation, j'ai eu l'honneur de participer aux célébrations du 60<sup>e</sup> anniversaire du Jour J, sur les légendaires plages normandes, en compagnie de M. Robert Nadeau, héros de l'infanterie canadienne.

Cela m'amène à mon travail comme bénévole pour le Musée de l'aviation de Montréal. J'habitais à quatre kilomètres de là depuis vingt ans et je ne connaissais même pas l'existence de la grange. Un jour, alors que je conduisais près des champs de maïs, j'ai décidé de prendre quelques minutes pour y jeter un œil. Dès que j'y ai mis le pied, j'ai vu l'incroyable passion des nombreux bénévoles pour le patrimoine aéronautique canadien. Inutile de préciser que je suis devenu bénévole le jour même, car on m'a demandé si je pouvais contribuer au projet de restauration du bombardier Bolingbroke, qui était déjà en cours. Euh... pardon? Moi? Je n'ai pas eu à y réfléchir bien longtemps. C'est maintenant un important passe-temps pour moi, et je tente du mieux que je peux de transmettre ma passion aux jeunes et moins jeunes qui viennent visiter notre superbe musée. Autant que possible, nous essayons d'utiliser des matériaux similaires et fabriquons des pièces en nous basant sur de vieilles photos. Nous tentons de faire de la rétroconception pour amener l'appareil près de son état d'origine.

Cet amour de l'aviation est contagieux et palpable chez nos bénévoles. Bien des visiteurs le remarquent et expriment combien ils sont étonnés de la qualité du travail et des artefacts que présente le musée, qui, faut-il le rappeler, compte sur une aide financière très limitée. C'est tout à l'honneur des bénévoles, dont le travail fait en sorte que le seul musée d'aviation civile et militaire du Québec reste ouvert.



Je vais vous confier mon rêve de jeunesse : faire partie d'un escadron aérien et porter une combinaison de vol. Je ne me suis pas enrôlé dans l'armée de l'air, car je ne croyais pas que j'avais ce qu'il fallait, mais j'ai quand même développé une passion pour l'aviation, grâce à laquelle j'ai pu faire partie de l'escadron fantôme des bombardiers B-29 et B-24 de la Commemorative Air Force.



Je vous laisse sur les mots d'un homme aujourd'hui centenaire que j'ai rencontré plusieurs fois, le brigadier-général américain Charles E. McGee (membre des Tuskegee Airmen pendant la Deuxième Guerre mondiale) :

### Erratum

Dans le dernier numéo au chapitre du Portrait, nous avons omis involontairement le nom de la personne présentée. Pour ceux qui ne le connaissais pas c'était Robert St-Pierre.

## ALBUM DE PHOTOS





C'est avec une grande tristesse que nous avons perdu un autre de nos membres. Il était parmi les premiers membres du Centre du patrimoine de l'aviation canadienne (CCPA). C'est suite à son dévouement et implication que notre Musée est devenu ce qu'il est aujourd'hui.

Nos plus sincères condoléances à sa famille et amis.

### Ronald Brown 1925 - 2020



Ronald W. Brown, de Baie-D'Urfé, est décédé paisiblement à l'âge de 95 ans le 8 mars 2020. Né à Londres au Royaume-Uni, il a servi dans la RAF et est arrivé au Canada en 1949. Artiste passionné, il a créé des peintures et des dessins tout au long de sa vie. Après une carrière commerciale réussie, il a fait du bénévolat au Musée de l'aviation de Montréal et a consacré 20 ans de service à l'Hôpital Sainte-Anne, ce qui lui a valu de recevoir le Prix du Gouverneur général pour l'entraide, puis la Médaille du Souverain pour les bénévoles. Il a été membre honoraire à vie du Club nautique de Baie-D'Urfé. Ron était reconnu pour son dévouement à la famille, son sens de l'humour et son amour de la voile.

Prédécedé par sa femme bien-aimée Janet, il laisse de merveilleux souvenirs à son fils Tony, sa fille Jennifer, ses petites-filles Robin (Jim) et Hillary (Bernard), ses arrière-petits-enfants Rowan, Tate et Seth, et sa chère amie Tracey Grattan. Nous remercions tout particulièrement la Résidence Maxwell, le personnel infirmier du 3e étage de la Résidence Vivalis, et les aides-soignantes Carmela Verino, Christine Chamberset Enara Anselmo. Un service funéraire privé a eu lieu le 12 mars. La vie de Ron a été célébrée à Fritz Farm, Baie-D'Urfé, en juillet dernier.



### 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, Carroll Garratt, Jean Venne et Luce Lefebvre pour leur contributions



**Rédacteur :** Bruce McLeod

**Graphisme :** Robert St-Pierre

**Traduction :** NAV CANADA, et membres du MAM

**Articles et photos:** Terry Capener, Jim Killin, Bob McIntyre, Bruce McLeod, André Plourde, Jennifer Renwick, Robert St-Pierre