



PRINTEMPS-ÉTÉ 2021



Dans ce bulletin

AUX COMMANDES	P.2
DE LA LIGNE DE VOL	P.4
DE NOS HANGARS	P.7
DE LA TOUR	P.9
ALBUM PHOTOS	P.13
PORTRAIT	P.15
AU DELÀ DE L'HORIZON	P.16

Dernière nouvelle!

Réouverture de notre musée au public

Du 12 au 20 juin : lundi, mardi, et samedi de 10 h à 14 h 30

À partir du 21 juin, l'horaire d'été sera en vigueur. Le musée sera alors ouvert les lundis, mardis, vendredis, samedis, et dimanches de 10 h à 14 h 30.

Veuillez prendre note que le port du masque ainsi que la distanciation de deux mètres seront exigés dans le musée.

Nous avons bien hâte d'accueillir le public à nouveau.

AUX COMMANDES

Mot du président par John Lawson



La dernière fois que je me suis adressé à vous, nous sortions à peine d'une période sombre où l'avenir du musée semblait en péril. La situation s'est améliorée, un chemin se dessine pour nous, mais notre objectif de rénovation et de modernisation du musée est encore loin d'être atteint. Il y aura d'importants obstacles à surmonter, auxquels il faudra consacrer beaucoup de temps et d'efforts.

Malgré tout, il y a des points positifs et encourageants. En effet, nous avons développé une relation positive avec la direction de McGill et son équipe de Gestion des installations, des gens qui sont tous en faveur de la mission du musée et qui souhaitent nous garder dans la veille grange de pierre. Dans cette optique, nous sommes parvenus à un accord de principe. Nous achevons ainsi un projet de bail, en vertu duquel nous assumerions la totalité des responsabilités

financières et juridiques et de l'entretien de l'immeuble en échange de la mobilisation des fonds pour la réparation, la rénovation et la conservation de l'enveloppe de la veille grange de pierre. Ce faisant, le musée bénéficierait de beaucoup d'espace additionnel.

Nous avons fait faire une évaluation architecturale et technique par un architecte reconnu, spécialisé en bâtiments historiques, qui a confirmé l'intégrité de la structure de base. Le cabinet a préparé des plans détaillés et des estimations pour une phase initiale de rénovations de l'immeuble consistant à moderniser la structure afin de la rendre conforme aux codes modernes du point de vue de la fonction et de la sécurité. Ensuite viendrait une deuxième phase, soit l'agrandissement du MAM par l'ajout d'installations pour rendre celui-ci plus convivial pour le public comme pour les bénévoles. Il s'agit d'un projet ambitieux qui exigerait une campagne de financement de plusieurs millions de dollars.

Nous avons du pain sur la planche. Actuellement, le Conseil d'administration se consacre à l'organisation d'une campagne de financement fructueuse. Cela suppose de tisser et d'entretenir des liens avec des fondations et des philanthropes, et aussi de se renseigner auprès de spécialistes de la collecte de fonds pour connaître les stratégies gagnantes d'autres organismes. Ce faisant, le Conseil d'administration doit développer sa capacité à gérer la collecte de fonds, le marketing et la publicité multimédia, les relations gouvernementales et publiques, et les affaires juridiques. Sur ce plan, nous sommes peu avancés, puisque c'est un mandat qui s'est avéré jusqu'ici très complexe. N'hésitez pas à me faire part de vos suggestions. Les personnes qualifiées qui souhaitent nous donner un coup de main sont invitées à m'appeler au 450-424-2893 à la maison, ou au 514-951-0608, ou encore à m'écrire à lawson.john101@gmail.com.

Entre-temps, puisque nous ne tirons aucunes recettes des admissions ou de campagnes de financement pour assumer nos dépenses d'exploitation, nous avons réduit nos dépenses à l'essentiel. Tout don de votre part serait le bienvenu. Nous avons très hâte d'accueillir à nouveau le public ainsi que notre brigade complète de bénévoles.

John Lawson Président

Mot du directeur administratif

par Jim Killin



Nous avons bien survécu à l'hiver malgré la fermeture. À titre exceptionnel, quelques bénévoles ont continué de travailler aux initiatives urgentes du musée à l'intérieur de bulles de projet dédiées. Par ailleurs, beaucoup de nos bénévoles qui se consacrent à divers projets effectuent un retour graduel. Maintenant que le beau temps est à nos portes et que nous voyons la lumière au bout du tunnel, la décision a été prise d'ouvrir le musée au public à partir du samedi 12 juin.

Nos deux gros projets de restauration, soit le Fairchild « Bolingbroke » Mk IV (Boly) et le Noorduyn « Norseman » avancent bien. La vision et le travail de Michel Fréchette et de son équipe ont permis d'accomplir des progrès substantiels sur le Boly. Quant au Norseman, les choses progressent sans heurt, sous les bons soins de Mike Alain et de son équipe.

Depuis le dernier numéro du *Survol*, nous avons fait l'acquisition d'un CF-104 « Starfighter » du ministère de la Défense nationale. Cet appareil à réaction construit par Canadair, à Cartierville, dans les années 1960, porte le numéro de série 704. Ironiquement, la maquette et la toile qui se trouvent dans notre galerie d'art représentent justement le 704. Cette acquisition permettra à nos équipes de restaurer un autre aéronef emblématique produit au Québec.



Comme l'a mentionné John, les choses avancent en ce qui concerne le bail avec McGill et le projet de rénovation du musée. D'ici quelques semaines, nous serons en mesure de vous exposer notre vision pour l'avenir du MAM, qui consiste en trois grandes étapes :

- 1) Réparation et remplacement de la toiture du côté ouest et régularisation d'éléments comme les circuits électriques et la signalisation des sorties d'urgence.
- 2) Acquisition de sections additionnelles de la vieille grange de pierre, soit la partie au sud de la galerie d'art et la section ouest du rez-de-chaussée. Ces ajouts augmenteront de 36 % notre espace actuel.
- 3) Rehaussement de l'attrait du musée grâce à une nouvelle apparence de l'entrée et de plusieurs autres sections.

Ces changements, qui s'appuieront sur nos présentations historiques et généreront un récit éducatif pour le public et pour les jeunes, sont indispensables à notre avenir.

Compte tenu de la fermeture du musée pendant la dernière année, nous avons réalisé de nombreux changements. Vous, nos membres, avez joué un rôle dans l'amélioration de l'apparence de nos expositions et dans la progression d'une foule de projets, notamment grâce à diverses activités-bénéfice qui ont servi de source de revenus pour le musée en cette étrange et difficile période.

Le Conseil d'administration continue d'aller de l'avant avec de gros efforts de financement pour nous permettre d'atteindre notre but de continuer à développer et à améliorer l'un des meilleurs musées de l'aviation au Québec. Ce n'est pas un mandat facile, mais c'est avec confiance et optimisme que nous y parviendrons.

Merci! Votre intérêt et votre dévouement sont le gage de notre réussite!

Jim Killin Vice-président, directeur administratif

DE LA LIGNE DE VOL

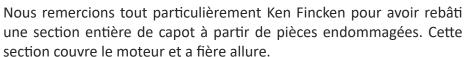
Noorduyn Norseman

par Mike Alain

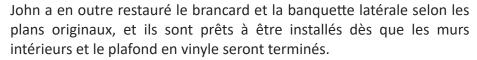


La restauration du Norseman a recommencé vers la fin 2019. Nous avons formé une petite bulle de bénévoles constituée de John Duckmanton, Don Brooks, Andy Edwards, Bob Cartwright et Mike Alain. John et Don travaillent encore à la fabrication de pièces intérieures et pensent avoir terminé l'intérieur de l'aéronef d'ici le milieu de 2021. Andy continue de rebâtir et de repeindre les petites pièces mécaniques nécessaires à l'installation du capot-avant fraîchement repeint. Bob, notre expert en tôlerie, travaille maintenant à fabriquer les nombreux capots et sections de pare-brise manquants.

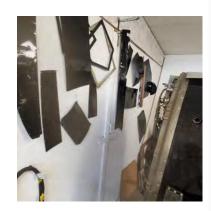




Nous avons également eu la chance de compter sur les services de la sœur de Michel Fréchette, Diane Cardinal, qui a fabriqué un ensemble complet de housses pour les sièges avant.











Le Fairchild Bolingbroke

par Michel Fréchette



Malgré les malencontreuses restrictions en place depuis le printemps dernier à cause de la pandémie, notre projet *Boly* avance bien sur le plan de la restauration de la section centrale des ailes, du train d'atterrissage et des roues, et de l'équipement intérieur du fuselage. Précisons que nous suivons minutieusement les modèles en mylar du Fairchild Bolingbroke pour la restauration des nombreuses pièces originales à notre disposition. Si nous n'arrivons pas à mettre la main sur une certaine pièce, nous en fabriquerons une réplique à l'aide de notre imprimante 3D à partir des spécifications originales.

Section centrale des ailes



Bien que les rallonges de bord de fuite des deux ailes ne soient pas encore terminées, nous avons sauvé les arbres d'entraînement de leurs volets de la corrosion et ils sont maintenant fonctionnels. Le bord de fuite du côté gauche est en cours de fabrication à partir de zéro selon les spécifications. Le revêtement des deux ailes devra être refait au grand complet. Ces sections devraient être prêtes à installer sur l'aile centrale d'ici la fin de l'année.



Train d'atterrissage et roues

Nous avons complètement restauré le plafond de la soute à bombes et, d'ici la fin du printemps, nous aurons fini la restauration complète et l'installation du train d'atterrissage et des roues. L'équipe est aussi en train de fabriquer des éléments structurels et de nouveaux panneaux de revêtement inférieur pour la section des réservoirs à carburant souples.

Intérieur du fuselage

Bon nombre de pièces originales ont été restaurées et installées, comme les accumulateurs et la boîte de commande, le panneau de fusibles et sa réplique de boîte à fusibles, ainsi que les canalisations électriques et la boîte de jonction dans le plafond. Pour le visuel, et aussi pour son odeur antique inoubliable et impossible à confondre, nous avons réinstallé le faisceau électrique principal original.





Ariane Fréchette au poste de navigateur



Il faut mentionner que nous avons décidé d'installer les émetteursrécepteurs radios originaux, qui ont été restaurés selon les normes opérationnelles il y a quelques années, dans le fuselage avec leur support restauré. Nous avons ajouté une nouvelle table pliante d'opérateur radio selon les spécifications originales. Le module original de bobine de charge d'antenne et ses connexions câblées sont maintenant installés et fonctionnels. Nous avons également installé une réplique de boîtier d'interphone avec les jauges de l'Air Ministry (A.M.) originales sur le nouveau panneau latéral de l'opérateur radio.

Le treuil de l'antenne remorquée a été restauré et est maintenant fonctionnel, tout comme les flexibles d'entraînement de l'antenne cadre, y compris le module de télécommande du mitrailleur.



Dernièrement, nous avons reproduit les quatre conduits de chaleur et d'air et nous les avons acheminés avec les leviers d'obturateurs individuels. Nous avons également acheminé de nouvelles reproductions de conduites hydrauliques pour la tourelle dans le fuselage.

Dans ce *Boly* version 2.0, comme nous l'appelons, nous avons décidé de faire passer et de bien cacher des câbles pour de l'éclairage à DEL un peu partout dans le fuselage et dans le nez, afin d'en éclairer

l'intérieur et l'équipement original. Tous les feux de navigation et d'identification seront aussi traités en conséquence.

D'ici la fin de l'année, nous devrions être prêts à joindre ensemble le fuselage et les sections centrales des ailes de notre *Boly*, puis à en peindre l'extérieur selon la configuration Bolingbroke Mk IV portant le numéro de série 9066.

Nos prochains grands projets, prévus pour le milieu de l'année 2022, consisteront probablement en la restauration des moteurs et de leur pare-feu à des fins d'exposition statique.

Enfin, bien que notre tourelle à mitrailleuse soit toute restaurée et équipée d'une réplique de mitrailleuse .303 double, nous la conserverons séparée du fuselage pour que le public puisse mieux la voir. Nous introduirons toutefois une caméra Williamson F24 fonctionnelle dans le fuselage lorsque nous aurons trouvé un support pour caméra et idéalement une fixation de type 25 (A.M. réf. 14A/864). Si vous avez des pistes à nous suggérer, sachez que nous sommes ouverts à échanger certaines pièces de rechange pour obtenir le support et la fixation.

Mes ami·e·s, nous bâtissons tous du patrimoine!

Santé et prudence!

Michel Fréchette Chef du projet Bolingbroke du MAM

DE NOS HANGARS

Nouvelles sur la bibliothèque Patrick Campbell

par Keith Meredith

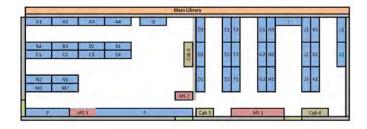


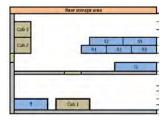
Les restrictions liées à la COVID ont eu des répercussions sur les activités de la bibliothèque, tout comme sur l'ensemble des aspects de nos vies. Néanmoins, certaines tâches de la bibliothèque peuvent être faites en télétravail par nos bénévoles, ce qui nous a permis de continuer de traiter les nouveaux dons, qui, comme toujours, sont très appréciés. Il nous est arrivé à quelques occasions d'avoir un arriéré de pièces à classer sur les rayons, mais nous avons maintenant repris le dessus.

Bien que l'usage de la bibliothèque en tant que source de référence ait été fortement limité pendant plus d'un an, nous avons quand même pu fournir certains services.

Par exemple, nous avons renseigné un auteur situé aux Pays-Bas qui prépare un livre sur le designer aéronautique hollandais Frederick (Frits) Koolhoven. Nous avons trouvé ces renseignements dans la collection de Hans Volker, qui a été la base de la bibliothèque du MAM.

Un autre point positif est que nous avons profité de la situation engendrée par la COVID-19 pour accélérer le traitement de différents documents que nous avions en stock. Nous devons bien sélectionner les documents à conserver en fonction de nos priorités, mais nous prenons aussi soin de passer soigneusement en revue tous ceux que nous acceptons. Au final, cela signifie que notre collection de livres, de manuels, de périodiques et de documents audiovisuels continue de s'enrichir. Notre sujet d'intérêt principal demeure l'aviation au Québec et dans le reste du Canada, les femmes en aviation et les documents en français. Nous acceptons les sujets techniques et non techniques, en mettant l'accent sur les personnalités de premier plan, mais nous ne conservons généralement pas les œuvres de fiction, à moins qu'elles aient un contexte historique très précis.





En 2020, nous avons terminé l'agrandissement de la bibliothèque. Comme le montre l'illustration, celui-ci nous permet de conserver un plus grand nombre de documents en plus d'offrir aux membres un endroit, certes modeste, mais utile où consulter notre collection après la réouverture du musée.

Le maintien du contrôle de la configuration d'une bibliothèque est une entreprise exigeante qui requiert des efforts assidus de la part des bénévoles. Le MAM tient à souligner l'apport important d'un bénévole de longue date, Jim Tjelios, et de Naheed Amin, qui possède une formation en procédures de bibliothèque.

Notre membre et collaborateur Benoit de Mulder a commencé à numériser certains documents techniques sélectionnés. Ce mandat majeur augmentera sensiblement l'accessibilité et l'utilité de ces documents, en plus de les préserver indéfiniment. Benoit a récemment publié un impressionnant livre intitulé *Dakota #12253: A Plane Savers Story* sur la restauration de cet aéronef historique qui, sans le secours de Benoit, était voué à la destruction. On peut s'en procurer un exemplaire à la boutique cadeau du musée.



Nouvelle exposition

Par Bruce McLeod



Le MAM est heureux d'annoncer l'apparition d'un nouveau présentoir dans le hall du musée. Il est dédié à la CSeries de Bombardier, une gamme d'avions de ligne à fuselage étroit conçue par Bombardier Aéronautique à partir de 2004. Propulsés par deux turboréacteurs à double flux Pratt & Whitney PW1500G, ces avions à réaction sont dotés de commandes de vol électriques, d'ailes en composite de carbone et d'un fuselage en alliage de lithium-aluminium.

En février 2020, Airbus a pris le contrôle majoritaire du programme et a rebaptisé l'avion A220. L'appareil s'est avéré être un succès international auprès des compagnies aériennes du monde entier, en raison de sa technologie révolutionnaire et de son design innovant.

L'exposition met en valeur l'importante contribution de milliers de Canadien·ne·s, ainsi que de nombreux partenaires internationaux. Elle met en évidence les quatre grandes phases qui ont eu lieu avant la prise de contrôle d'Airbus :



- → CONCEPTION
- → CONSTRUCTION
- → ESSAIS
- → OPÉRATIONS

Avec l'intention de saisir les détails historiques de cet avion révolutionnaire dans un environnement familial, cette exposition présente un excellent exemple de l'ingéniosité canadienne au travail.



Un merci spécial à Viswanath Tata pour ses idées et son travail inspirant qui ont rendu cette exposition possible.



DE LA TOUR

Abonnements

par Robert St-Pierre



Au moment de clore la campagne de renouvellement des abonnements, en décembre dernier, nous avions presque atteint notre objectif. Nous avons même été ravis de voir d'anciens membres revenir parmi nous pour encourager le MAM après quelques années d'absence. Merci pour ce soutien. Si vous n'avez pas encore renouvelé votre abonnement ces dernières années, j'espère que vous profiterez de cette occasion pour revenir, le MAM a besoin de vous!

Au début avril, le MAM comptait au moins six nouveaux membres malgré la fermeture temporaire. Plusieurs ont proposé leurs services à titre de bénévoles et participent déjà à des projets. Nous souhaitons la bienvenue à ces nouveaux membres, et nous les remercions de leur appui et de leur bénévolat.

Malheureusement, les renouvellements d'abonnement arrivent au compte-gouttes. Des rappels sont envoyés quelques jours seulement avant le mois d'échéance de l'abonnement des membres, d'où l'importance d'envoyer les formulaires de renouvellement le plus rapidement possible. Nous espérons encore que les membres qui ont dépassé leur date de renouvellement ne tarderont pas à nous envoyer leur formulaire.

- Si vous n'avez pas encore renouvelé, prenez quelques minutes pour le faire. Votre appui est très important!
- S'il vous est impossible de renouveler pour le moment, prière de nous en faire part. De cette façon, nous pourrons garder notre liste à jour et également réduire les envois inutiles de formulaires et les rappels répétés. Sachez qu'il n'est jamais trop tard pour renouveler votre abonnement et votre soutien au musée! Au plaisir d'avoir de vos nouvelles.

Les premières impressions d'un nouveau membre

par Maximilian Meindl

Ayant déménagé à Trois-Rivières en octobre 2020 pour des raisons professionnelles, mes premiers mois au Québec ont été plutôt confinés et axés sur mon nouvel emploi. En tant que passionné de longue date d'histoire de l'aviation, j'ai été ravi de découvrir, dernièrement, l'existence d'un musée de l'aviation exploité par des bénévoles à Montréal. Depuis Trois-Rivières, ce n'est pas exactement la porte à côté, mais c'est assez près pour que je puisse m'y rendre à l'occasion pour faire du bénévolat.

Robert St-Pierre m'a offert un excellent « programme d'accueil ». Dès mon premier courriel, j'ai reçu une réponse chaleureuse. Pour un nouvel arrivant, il est agréable et encourageant d'être en contact avec un correspondant par courriel aussi efficace.

Évidemment, il n'a pas été très facile de visiter le musée en raison des restrictions liées à la COVID-19. Mais en tant que nouveau membre et futur bénévole actif, je l'espère, j'ai pu bénéficier d'une visite privée organisée avec Robert, lors de laquelle j'ai entendu une foule d'anecdotes et de détails intéressants sur l'histoire de l'aviation canadienne que je ne connaissais pas.

Ma visite a commencé dehors par une présentation du fuselage fraîchement arrivé du Canadair CF-104 Starfighter. Quand j'habitais en France, j'ai été bénévole pour les Ailes Anciennes Toulouse et j'ai participé à la restauration d'un Bréguet « Alizé », un avion de lutte anti-sous-marine, datant des années 1950. Il avait, lui aussi, été entreposé à l'extérieur pendant des années et avait été dépouillé par des chasseurs de souvenirs, alors j'imagine très bien le travail qui sera nécessaire pour remettre le Starfighter en état d'exposition.



Nous sommes ensuite passés à l'atelier de restauration du Fairchild Bolingbroke Mk IV, qui m'a beaucoup rappelé l'atelier des Ailes Anciennes Toulouse. J'ai été impressionné par tout le travail et le souci du détail que l'équipe a consacrés au fuselage. Je suis convaincu qu'il fera une exposition exceptionnelle!

En passant, la galerie d'art aéronautique est vraiment hors du commun! Là où la plupart des musées présentent des photos en noir et blanc, celle-ci donne vie couleur aux événements historiques de l'aviation.



Par la suite, nous sommes passés à l'exposition principale à l'étage. Toutes les pièces, tant les répliques que les originaux, représentent de l'excellent travail. Le fait que le Blériot XI ait été bâti pour être apte au vol et qu'il ait effectué un saut de puce lui confère une aura fascinante, même s'il est dorénavant cloué au sol. Selon moi, le fait de présenter toutes les pièces dans le contexte de leur période et de leur fonction, comme la photographie aérienne, est une excellente façon de raconter l'histoire

qu'il y a derrière. Ainsi, on ne se contente pas de simplement présenter de la machinerie et de la technologie, comme c'était le cas à Toulouse, malheureusement.

Cette approche permet au musée de se distinguer, malgré le faible nombre d'aéronefs, en termes absolus. Je me souviens précisément de l'histoire du mât d'amarrage du dirigeable R-100 et de sa boucle en acier préservée, un excellent exemple de l'engagement à aussi préserver des pièces qui rappellent des aspects moins connus du patrimoine aéronautique du Canada.

En visitant ensuite l'atelier dans lequel le Noorduyn Norseman est en cours de restauration, j'ai encore une fois pu constater l'enthousiasme des bénévoles. La proximité des divers aéronefs permet au public de ne pas les voir comme étant des pièces de musée « mortes » et poussiéreuses, mais bien comme des artefacts entretenus avec grand soin. Cette accessibilité dégage une impression que les gros musées, où les aéronefs sont souvent derrière des barrières et drapés d'affiches « ne pas toucher », sont incapables de recréer.



Je tiens à féliciter tous les membres pour l'excellent travail accompli depuis la création du MAM, et j'ai très hâte d'y apporter ma propre contribution au cours des années.



Le nouveau site Web du MAM est en ligne!

par Robert St-Pierre, webmestre

Nous avons le plaisir de vous annoncer que notre nouveau site Web a été lancé à la fin mai. Ce site bilingue français-anglais nous permettra de mieux informer le public et nos membres. À cette nouvelle mouture, nous avons ajouté de nouveaux onglets, comme....

- Flash Info, où se trouvent les plus récentes nouvelles à propos du musée.
- *Projets spéciaux*, où est présenté le projet *Nous créons votre patrimoine* ainsi que nos projets de restauration d'aéronefs.
- Découvrez notre musée, où sont présentées les différentes sections du musée à l'aide d'une toute nouvelle visite virtuelle, de même que les détails des expositions, y compris les aéronefs, la galerie d'art, les artefacts et les ateliers.
- Notre bibliothèque, qui intègre une section spéciale consacrée aux documents historiques produits par George Fuller.

Nous ajouterons bientôt une section consacrée à nos membres et bénévoles. Il y aura des nouvelles sur le fonctionnement du musée, des annonces à propos de réunions ou d'événements spéciaux, une section pour le renouvellement des abonnements, ainsi qu'un accès à tous les numéros du *Survol* et à toute la documentation du MAM.

Ce site Web est toujours en progression. Au fil du temps, il sera bonifié et modifié afin d'offrir encore plus d'informations et de données historiques, ainsi que les plus récentes activités du MAM. Nous espérons que vous visiterez bientôt notre nouveau site Web au http://www.mam.quebec.

La page Facebook du MAM approche les 1 000 adeptes!



Au 30 mai 2021, la page <u>Musée de l'aviation de Montréal</u> comptait 870 adeptes. Si ce n'est pas déjà fait, abonnez-vous, vous y trouverez plein de renseignements utiles comme des nouvelles du musée, des renseignements historiques et des photos, ainsi que des nouvelles sur nos projets et événements.

Financement

par Eric Campbell

Depuis septembre 2020, nous avons vendu, au profit du MAM, pour 9 900 \$ de pièces et d'articles excédentaires non requis pour nos projets. Tout ces items sont non certifiés et facturés lorsque retirés.

Deux lampes de poste de pilotage Grimes pour un Ryan « Navion » 1949 sont les articles qui se sont vendus le plus rapidement; l'acheteur en cherchait depuis 20 ans! Un ordinateur de plastique de réservoir de bout d'aile de Lockheed T-33 arrive ex æquo comme l'autre vente la plus rapide. Nous n'en avions qu'un, mais nous aurions pu en vendre cing!

Nous avons vendu notre souffleuse et notre échelle de 30 pieds excédentaires, ainsi que d'autres articles divers, dont des livres, des photographies de l'usine Boeing et de vieilles jauges qui ont été converties en lampes.

Notre plus gros acheteur a été une galerie d'art torontoise. Celle-ci a acheté pour 3 600 \$ d'articles, dont un boîtier de radiogoniomètre de North American « Harvard », une antenne cadre de toit excédentaire du Bolingbroke, un générateur d'oxygène de la U.S. Navy, ainsi que quatre vieux carburateurs.

La Canadian Historical Aircraft Association a acheté notre boîtier de cadre blindé pour un Handley Page « Halifax ». Nous avons donné une roulette de queue de Fleet « Canuck » et des pneus que nous avions en trop aux Ailes d'époque du Canada, en échange de quoi nous avons obtenu deux grandes vitrines d'exposition et des roues et des pneus de Canadair « Argus ». Beaucoup de radios, que nous avons récupérées d'un défunt musée de la radio à Sorel il y a plusieurs années, se sont bien vendues. Un client régulier de Norman Wells, aux Territoires du Nord-Ouest, nous a encouragés en achetant le sabot de queue et l'échelle de flotteur que nous avions en surplus pour le projet Norseman.

Nous avons eu des gens qui ont manifesté leur intérêt d'Europe, des îles Anglo-Normandes, d'Australie et, bien sûr, des États-Unis. Une annonce sur Facebook Marketplace permet en effet de rejoindre des milliers de clients.



Les membres du MAM ne viennent pas seulement de l'île de Montréal, mais de toute la province, d'autres provinces, des États-Unis, et un membre d'Australie.

La vieille grange en pierre où se trouve notre musée a été ouverte en 1907.





Dans nos archives, nous avons les dessins techniques originaux de notre Fairchild Bolingbroke MK IV, du Curtiss-Reid Rambler, et du Noorduyn Norseman.

Certaines pièces de notre avion Bolingbroke sont fabriquées à l'aide d'une imprimante 3D.



ALBUM DE PHOTOS











Quelques premières dans l'histoire de notre aviation



22 mai, 1946 : le prototype du DHC-1 « Chipmunk » de De Havilland Canada prenait son premier envol à Downsview, Ontario. (Photo DND)

26 mai, 1961 : fabriqué sous licence par Canadair, le premier vol du Lockheed CF-104 « Starfighter » a eu lieu à Palmdale, Californie. (Lockheed LA1841)





30 mai, 1961 : le premier turbopropulseur PT6A de Pratt & Whitney Canada a effectué son premier vol sur un Beechcraft C-45 « Expeditor » 3T de l'Aviation royale canadienne (ARC). (Photo Ken Swartz/DHC Collection)

10 mai, 1991 : le premier Canadair CRJ-100 « Regional Jet » a pris son envol à l'aéroport de Dorval, Québec. (Photo Canadair)



PORTRAIT

Eric Campbell



Eric dit qu'il est né dans un sac à vêtements vers la fin de l'ouragan Hazel.

Son intérêt pour l'aviation commence très tôt, lui qui a grandi sous l'approche de la piste 24R de l'aéroport de Dorval (à l'époque) et à huit coins de rue de Canadair à Cartierville. Il enfourchait son vélo pour aller voir les avions à travers la clôture. Il savait reconnaître les aéronefs au son à l'atterrissage; par exemple, il pouvait différencier le « Viscount » et le « Vanguard » de Vickers.

Eric commence à travailler jeune. À 16 ans, il effectue des cueillettes et des livraisons pour la boutique de bienfaisance de l'hôpital Sir Mortimer B. Davis. Il devient ensuite vendeur itinérant de vêtements et d'accessoires pour enfants pendant 35 ans. « J'ai parcouru le Canada de Capitol Hill à Signal Hill. J'ai roulé plus de deux millions de kilomètres », affirme-t-il. Plus tard, il travaille comme directeur des opérations au Musée de l'aviation de Montréal de 2008 jusqu'à sa retraite en 2017. Il continue de se consacrer au MAM à titre de bénévole.

Eric a fait du bénévolat pour une foule d'organismes et d'événements, dont l'armée d'Israël et le système de parcs nationaux d'Israël, le 100^e anniversaire de la bataille de la crête de Vimy en France, le meeting aérien d'Oshkosh au Wisconsin et Global Village – Habitat pour l'humanité Canada.

Faits intéressants à propos d'Eric :

- Son aéronef préféré est le de Havilland « Mosquito ».
- À 15 ans, il s'est rendu dans les Maritimes « sur le pouce ».
- À 16 ans, il a voyagé jusqu'à la côte ouest en prenant le train.
- Il est diplômé avec distinction en études canadiennes de l'Université Concordia.
- Jeune homme, il s'est sauvé de la maison et est allé faire partie de Circus Vargas.
- Il a conduit une Volkswagen Coccinelle de Paris à Amman, en Jordanie.
- Il a étudié dans une école religieuse dans la vieille ville de Jérusalem.
- Il a rencontré sa douce, Mary Ellen, en 1975.
- Le moteur de sa voiture GT a explosé alors qu'il prenait part à une course sur le circuit de Formule 1 de Montréal; les dégâts étaient tels que ce fut la fin de cette catégorie de voitures à l'événement.



AU-DELÀ DE L'HORIZON

par Bruce McLeod

Malheureusement, plusieurs précieux amis et bénévoles du musée nous ont quittés dans la dernière année. Nos pensées sont leurs ami·e·s et leurs proches.



John (Norman) St-Aubin. Norm est décédé chez lui, paisiblement, le 21 mai 2020, au cours de sa 100° année. Il a vécu une vie longue et bien remplie, au cours de laquelle il a servi au sein de l'ARC comme sauveteur-parachutiste posté à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse, avant de devenir propriétaire et exploitant de la Marina Sainte-Anne. Il adorait les bateaux et s'impliquait auprès du Club Nautique d'Hudson et de bien d'autres clubs nautiques dans la région de Montréal. Il a été un fidèle partisan du musée pendant de nombreuses années. Il était très fier de son service militaire et de son adhésion à la Légion royale canadienne d'Hudson. Il était le dernier membre vivant de l'équipe de sauveteurs-parachutistes de l'ARC de la Seconde Guerre mondiale au Canada.(D'après l'article nécrologique en ligne du Montréal Gazette.



Gary Phibbs. C'est avec le cœur lourd que nous annonçons le décès de Gary « Grumpy » Phibbs dimanche le 29 novembre 2020. Il est décédé paisiblement dans son domicile. Il était un homme bon et généreux, un passionné de musique et de sport, qui était très fier de sa famille. Il était un bénévole de longue date du musée et il nous manquera beaucoup. (D'après l'article nécrologique en ligne du Montréal Gazette.)



Richard Plante. Notre cher ami, qui est aussi un des membres fondateurs du Centre canadien du patrimoine aéronautique, est décédé. Ayant longtemps été directeur et chargé de projet pour le projet Blériot XI, il a su mener à bien jusqu'à son premier vol ce projet qui aura duré 12 ans. Une chronique plus détaillée sur la vie de Richard et son apport au patrimoine du musée sera publiée dans un numéro ultérieur du *Survol*.



Édition: Bruce McLeod

Révision et correction d'épreuve : Jocelyne Ouellette, Diane Autran

Traduction: NAV CANADA

Conception et production : Robert St-Pierre

Illustrations : Sauf indication contraire, les photos sont prises par les membres Bruce McLeod, Michel Fréchette, Jim Killin, Robert St-Pierre, Maximilian Meindl, Terry Higgins, André Plourde, et

Ken Swartz— 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 bévévoles Jacques Brouillette, Marc DeBroin, et Carroll Garratt, pour leur contributions.