

# MAQ Express No. 11

Le bulletin des membres du Musée de l'aérospatiale du Québec - Décembre 2021

## En transition

Durant les trois années écoulées depuis la fondation du Musée de l'aérospatiale du Québec en août 2018, le projet a évolué en respectant l'idée de départ que le MAQ doit devenir une vitrine pour l'industrie de l'aérospatiale du Québec et du Canada. Depuis le début, le milieu éducatif et les activités à caractère social ainsi que la promotion de cette industrie et de ses métiers sont parties intégrantes du projet du Musée.

Il est donc maintenant opportun que l'industrie préside elle-même à la destinée du MAQ en s'y impliquant et en la finançant. Beaucoup d'efforts sont donc entrepris en ce sens de la part des dirigeants du Musée.

Ainsi, en ce qui concerne le Conseil d'administration, celui-ci s'élargit avec l'arrivée de nouveaux administrateurs issus du milieu industriel. Dans le précédent numéro du MAQ-Express, nous mentionnions la nomination de Madame Béatrice Perier Agostini à la fonction



***Trouver un abri et du financement pour débiter les travaux de restauration de l'Avro CF-100 Canuck # 100760 se trouve dans les intentions du MAQ pour 2022 (photo Pierre Gillard).***

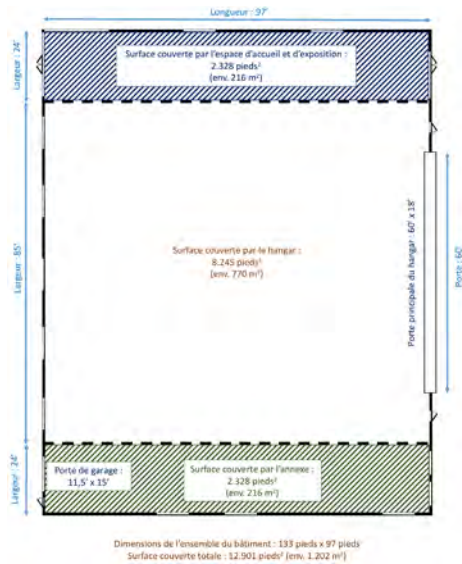
d'administratrice pour la mise en valeur de la place des femmes dans l'industrie de l'aérospatiale. Le 4 décembre dernier, suite à une assemblée générale extraordinaire des membres, c'est Madame Mariane Chouinard qui a pris la fonction d'administratrice représentant le milieu de l'éducation. Nous vous la présenterons dans le prochain numéro.

Par ailleurs, la même Assemblée générale des membres

a validé la création d'un nouveau poste d'administrateur pour la mise en valeur de la recherche et de l'innovation en aérospatiale. En effet, si un musée donne habituellement à penser que seul le passé doit y être présenté, en 2022, la dynamique d'une telle institution qui se veut moderne doit également inclure le présent et le futur dans ses objectifs.

Si jusqu'à présent le Conseil d'administration agissait de

façon essentiellement fonctionnelle, avec son élargissement, c'est désormais la vision du développement du



**Les premières esquisses de ce qui pourrait devenir le bâtiment du MAQ ont été réalisées. Celui-ci comprendrait un espace d'accueil et d'exposition, un hangar ainsi qu'une annexe. Mais les plans peuvent toujours évoluer !** (Image : MAQ).

projet du MAQ par les représentants de l'industrie de l'aérospatiale qui va guider la prise de décisions et poser les jalons du futur de l'organisation. Par ailleurs, trois de nos administrateurs étant ou ayant été membres d'Aéro-Montréal et du CAMAQ, par le biais de ces organismes essentiels, ils représentent donc un lien privilégié avec cette industrie dont on est si fier.

Le MAQ fonctionne aussi grâce au soutien de plusieurs entreprises que nous ne saurions que trop remercier. Parmi celles-ci, il y a Chrono Aviation qui vient de nous proposer un petit espace supplémentaire afin d'héberger des aéronefs advenant le cas où la flotte du MAQ devrait s'accroître ... Ce que nous souhaitons, bien entendu !

Du côté des infrastructures, des pourparlers sont en cours avec DASH-L, le gestionnaire de l'aéroport de Saint-Hubert, afin de planifier la construction éventuelle d'un bâtiment comprenant de l'espace de hangar, une zone d'exposition destinée au public ainsi qu'une partie administrative, d'atelier et d'entreposage de matériel.

Bref, 2022 s'annonce comme une année charnière dans le développement du MAQ. Espérons que tous les souhaits puissent maintenant se réaliser !

D'ici là, les administrateurs et les dirigeants du MAQ souhaitent à leurs membres et aux partenaires de passer de joyeuses fêtes, et ce malgré les circonstances. Que l'année 2022 soit heureuse, pleine de joie et de bonheur.

## Transports en tous genres

Plusieurs transports de matériel du MAQ ont été effectués grâce au concours de plusieurs membres. Tout d'abord, les 5 et 12 novembre, deux anciens panneaux didactiques cédés par l'École nationale d'aérotechnique ont été acheminés par Éric Lavallée et Pierre Gillard de Saint-Hubert au Musée de l'aviation de Montréal à Sainte-Anne-de-Bellevue où ils seront exposés prochainement. On vous avait déjà parlé de ces deux panneaux dans l'édition précédente du MAQ-Express.



**Déchargement des deux panneaux didactiques au MAM à Sainte-Anne-de-Bellevue** (photo Pierre Gillard).

Les 13, 14 et 15 octobre, l'ensemble du matériel avionique faisant partie du don de l'ÉNA, dont on vous a aussi déjà parlé, a été transféré de l'école au mini-entrepôt du MAQ à Longueuil grâce à Pierre Gillard, Édouard Painchaud et Robert St-Pierre. Merci aussi à Alex et Carine, deux magasiniers de l'ÉNA, ainsi que Jean-François et Nicholas, professeurs du Département avionique, pour leur aide efficace aux différents chargements de matériel.



Enfin, le 22 octobre, le train d'atterrissage de notre Avro CF-100 Canuck a été déplacé par Éric Lavallée de La Chute à Saint-Michel où il est temporairement entreposé au domicile de ce dernier, que nous remercions pour son implication dans les projets du MAQ.



Les remerciements vont également à Bobby Douzepis qui a hébergé le train d'atterrissage depuis son acquisition l'an dernier et à Janot Desgreniers qui, lui, entrepose les six roues de l'avion dans son garage.

*En haut : livraison du matériel avionique donné par l'ÉNA au mini-entrepôt du MAQ à Longueuil (photo Pierre Gillard). Ci-dessus : les trois jambes de train d'atterrissage du CF-100 dans la remorque ayant servi à leur transport (photo Éric Lavallée).*

## **Le coin « photo » ...**

*Le Musée de l'air et de l'espace de Bruxelles dispose d'un Bristol Bolingbroke Mk. IV. Bien que portant la matricule « 10038 », il s'agit de l'appareil codé « 9895 » de l'Aviation royale canadienne construit à Longueuil (photo Pierre Gillard).*



## Menus travaux



Discrètement, différents petits travaux pas très spectaculaires doivent être exécutés afin que le MAQ puisse fonctionner de façon efficace. Beaucoup de ceux-ci consistent en du travail du bois et de la peinture. Ainsi, par exemple, pour faciliter l'entreposage et la mobilité des boîtes en plastique standards de 70 litres et de 102 litres contenant du matériel ou des archives, des plateaux à roulettes ont été conçus et construits sur mesure au gré des besoins.



Parfois, on peut tomber sur une opportunité comme cette vieille étagère à l'École nationale d'aérotechnique, qui fut généreusement cédée au MAQ. Un renforcement de sa base avec deux morceaux de 2x4, un ponçage et une peinture, puis elle a retrouvé une seconde vie bien utile dans le mini-entrepôt loué par le musée.



Pour les événements, des poteaux à corde ont été réalisés pour délimiter des

*En haut : démontage de composants d'anciens panneaux de tableaux de bord d'avions. Au centre : peinture de trois plateaux à roulettes destinés chacun à soutenir une pile de bacs en plastique standards. Ci contre : il reste encore 26 poteaux à corde à peindre ... Un candidat ? La peinture et les pinceaux sont fournis ! (Photos Pierre Gillard).*

zones accessibles au public. Une première série de 24 poteaux est déjà opérationnelle et disponible autant pour le MAQ que pour ses partenaires. Ainsi, ces poteaux, ont été utilisés lors de la venue de Zara Rutherford à Saint-Hubert lors de son tour du monde en solo en avion en août dernier. 26 nouveaux poteaux ont été réalisés ces derniers mois et sont en attente de peinture. Peut-être qu'un de nos membres candidat-peintre se portera volontaire ?

Dans le lot de matériel avionique ancien offert par l'ÉNA au MAQ se trouvait une série

de panneaux de tableaux de bord d'avions. Ceux-ci sont encore grésés d'un grand nombre d'interrupteurs, de témoins lumineux, d'éclairage, de connecteurs, d'attaches ou de supports qui méritent d'être démontés soigneusement et entreposés en vue d'un usage ultérieur.

Ceci sont quelques exemples de ce qui doit être fait au MAQ sur une base régulière. Donc, si vous êtes intéressés d'effectuer quelques travaux du genre, éventuellement chez vous à domicile, n'hésitez pas à nous en informer.



*Une vieille étagère en bois reçue de l'ÉNA prête pour une nouvelle vie au MAQ (photo Pierre Gillard).*

## **L'Edelweiss C-GIWY est officiellement immatriculé au nom du Musée de l'aérospatiale du Québec**

Bien que la demande de changement d'immatriculation ait été introduite auprès de Transports Canada le 21 juillet dernier, c'est ce 18 octobre 2021 que le Kenneth J. Taylor (Roland Duruble) RD02A Edelweiss C-GIWY a été officiellement immatriculé au nom du Musée de l'aérospatiale du Québec.

Si vous vous souvenez, cet avion de construction amateur unique au monde avait été donné au MAQ par son précédent propriétaire l'été dernier. Il est, depuis, gracieusement entreposé chez Chrono Aviation à l'aéroport de Saint-Hubert.

Transport Transports Canada Canada		CERTIFICATE OF REGISTRATION OF AIRCRAFT CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DE L'AERONEF	
Nationality and Registration Marks Marques de nationalité et d'immatriculation C - GIWY	Aircraft or Kit Manufacturer and Model Designation - Constructeur et désignation de l'aéronef ou du kit de l'aéronef KEN J TAYLOR		
Purpose - Objet Private - Privé	EDELWEISS RD 02A Aircraft Serial Number - Numéro de série de l'aéronef 01		
Registered Owner(s) - Propriétaire(s) enregistré(s) Musée de l'aérospatiale du Québec / Québec Aerospace Museum			
Address - Adresse 6575, chemin de la Savane Saint-Hubert QC J3Y 8Y9 CANADA			
Whereas it has been duly declared that the above-mentioned aircraft is not registered in any other State, it is hereby certified that it has been duly entered on the Register of Canada in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated the 7th of December, 1944, and the <u>Canadian Aviation Regulations</u> . Attevu que l'aéronef mentionné ci-dessus n'a pas été immatriculé dans un autre État, je certifie par la présente qu'il a été inscrit au registre du Canada, conformément à la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 et du <u>Règlement de l'aviation canadien</u> .			
18 October/octobre 2021 Owner Registration Date Date d'immatriculation du propriétaire	18 October/octobre 2021 Certificate Issue Date Date de délivrance du certificat	 For the Minister of Transport / Pour le ministre des Transports	
<small>26-0478 (0106-02) FF 1.1 This Certificate is not a Certificate of Title - Ce certificat n'est pas un certificat de titre 24 bit address/address 24-bits' Bin: 1100000010111000011101. Hex: C05C1D. Oct: 60056035</small>			

***Voici le certificat d'immatriculation de notre Kenneth J. Taylor (Roland Duruble) RD02A Edelweiss C-GIWY reçu de Transports Canada le 18 octobre dernier. Il s'agit, bien évidemment, du premier aéronef immatriculé par le MAQ. Espérons qu'il y en aura d'autres encore ! (Source : Transports Canada).***

**[Soutenez le MAQ et ses projets en devenant membre corporatif !](#)**

## Préparation de la caisse du Flyer pour l'hiver



*Prêt à débiter les travaux au Terminal Lux (photo Pierre Gillard).*

Depuis son arrivée à l'aéroport Saint-Hubert en juillet dernier, le eVTOL Kitty Hawk Flyer du Musée de l'aérospatiale du Québec est resté entreposé au Terminal Lux dans sa caisse de transport. Celle-ci, bien que très correctement conçue et couverte par une bâche ajustée, nécessitait quelques adaptations pour supporter les rigueurs de l'hiver québécois qui s'en vient.

Le lundi 18 octobre, Pierre Gillard et Frédéric Morin ont donc réalisé les travaux nécessaires. Tout d'abord, afin d'éviter que le toit ne s'effondre éventuellement sous le poids de la neige, un madrier 2x4 a été ajouté verticalement afin de soutenir la poutre transversale de la caisse.

Ensuite, pour s'assurer que de l'eau ou de la neige ne s'accumule pas dans les irrégularités du toit, des panneaux d'OSB de 1/4 de pouce d'épaisseur ont été vissés

sur celui-ci afin de disposer d'une surface entièrement

plane. Et puis, pour éviter toute infiltration en cas de défaut de la bâche extérieure, une seconde bâche est rajoutée directement sur les panneaux d'OSB. Et pour ceux qui se poseraient des questions quant au choix de la décoration de la nouvelle bâche, sachez que c'était la seule disponible dans les dimensions souhaitées !

Ainsi, le Flyer, venu de sa chaude Californie, est maintenant prêt à affronter son premier hiver au Québec !



*Au milieu : pour éviter que le toit ne s'effondre sur le Flyer à cause de la neige, un madrier a été ajouté. Ci-dessus : Frédéric Morin étend la bâche intermédiaire sur les panneaux d'OSB vissés sur le toit de la caisse (photos Pierre Gillard).*

## **Le Beech dans l'aviation d'affaires (par Larry Milberry)**

Les débuts de l'aviation d'affaires au Canada remontent juste après la Première Guerre mondiale, alors que des avions provenant de surplus militaires, comme l'amphibie Curtiss HS-2L, étaient adoptés par des entreprises forestières et d'exploitation minière. Depuis lors, le milieu des affaires, toujours intéressé d'utiliser l'aviation à son avantage, en a suivi les développements. Il n'est donc pas surprenant que, lorsque Walter Beech présenta son Model 18 en 1937, les entrepreneurs furent séduits par ce bimoteur tout métallique, fort intéressant et rapide.

Parmi les premiers Beechcraft 18 privés, deux volèrent pour la T. Eaton Company de Toronto et pour la Compagnie de la Baie d'Hudson de Winnipeg. Par la suite, le Beech devint un des avions d'affaires les plus populaires au Canada.

Le premier que j'ai eu l'occasion de voir durant mes visites aux aéroports remonte à l'époque où j'étais à l'école secondaire. C'était à Dorval en 1959 et il s'agissait de CF-IZO appartenant à une agence immobilière du Québec. Les autres que nous

pouvions voir à l'époque à Malton étaient CF-AMY d'Automotive Products de Montréal, CF-ANT du fabricant de chaudières Anthes-Imperial de St-Catharines, CF-FEM de Federal Equipment de Toronto, CF-GJS d'Alnor Construction d'Oshawa, CF-HOP de Canadian Breweries de Toronto, CF-JNQ de Chel-

sea Holdings de Montréal, CF-KJX de J.M. Gardner Ltd de Noranda et CF-LPC d'International Harvester d'Hamilton. On peut être heureux de constater, qu'après plus de 80 ans, plusieurs Beech 18 sont encore en état de vol au Canada, principalement comme hydravions utilisés en brousse.



***Voici CF-MCH à Malton durant l'été 1959. Ayant débuté sa vie sous les couleurs militaires américaines, il devient N6424C après la Guerre, puis « MCH » en 1956 pour Maritime Central Airlines basée à Charlottetown. En 1960, il est acquis par Curran and Briggs, une entreprise de travaux publics de Toronto qui avait obtenu de gros contrats durant la Seconde Guerre mondiale afin de construire des aéroports pour l'Aviation royale canadienne ainsi que pour le chantier de l'Alaska Highway. Après la Guerre, l'entreprise obtint d'autres contrats allant de l'autoroute 401 en Ontario jusqu'au projet hydroélectrique de Churchill Falls au Labrador. Avec de tels chantiers partout au Canada, l'utilisation d'un avion est évidente. Toutefois, lorsque que les affaires entrent en récession, « MCH » est vendu. Par la suite, son destin n'est pas connu, mis à part qu'il est radié du registre des immatriculations en juillet 1964. Sur la photo, « MCH » paraît très chic avec son fini aluminium brillant, son toit blanc et ses bandes vert forêt. À noter aussi, le logo de l'entreprise présent sur le nez (photo Larry Milberry).***



## Visite au Musée de l'aviation de Montréal



*Le souci du détail et la méticulosité du travail de restauration réalisé par les bénévoles du MAM apparaissent très clairement lorsque l'on jette un œil à l'intérieur du nez du Bristol (Fairchild) Bolingbroke Mk. IV (photo Pierre Gillard).*

Le Musée de l'aviation de Montréal (MAM) est un partenaire du MAQ de la première heure. Fondé en 1998 sous l'impulsion de Godfrey Pasmore, il est actuellement

le seul musée d'ampleur voué à préserver le patrimoine aéronautique au Québec. La collection compte une dizaine d'avions qui sont soit restaurés, soit en cours

de restauration, ou encore, entreposés en attente d'une remise en état.

Beaucoup de ces appareils ont un lien direct avec la grande région de Montréal, que ce soit pour y avoir volé, comme la réplique du Blériot 11 militaire « Le Scarabée » C-ISCA, ou pour y avoir été construits, comme le Bristol (Fairchild) Bolingbroke Mk. IV #10121, le Curtiss Reid Rambler II CF-ABQ, la réplique du Fairchild FC-2 Razorback G-CAIH ou le Noorduyt Norseman Mk. VI C-FGY. Tous ces avions sont méticuleusement restaurés ou rebâtis par une équipe dévouée de bénévoles. Et ce n'est pas le travail qui va manquer surtout si l'on regarde de près le Canadair (Lockheed) CF-104 Starfighter # 104704 en piteux état



*Ci-dessus, à gauche : au MAM, le visiteur pourra découvrir une multitude d'objets divers en lien avec l'aviation au Canada. Ci-dessus, à droite : la galerie « Godfrey Stewart Pasmore » à elle seule mérite une visite au MAM (photos Pierre Gillard).*





*Belle mise en scène destinée à restituer l'atmosphère de l'époque du Fairchild FC-2 Razorback que l'on aperçoit derrière l'ancienne automobile. En arrière-plan, on note aussi le Fleet 80 Canuck CF-ENH (photo Pierre Gillard).*

reçu l'an dernier et qui est entreposé devant le bâtiment du musée ! Mais, nul doute, qu'un jour, il retrouvera toute sa splendeur.

Situé sur le campus Macdonald de l'Université McGill à Sainte-Anne-de Bellevue, le musée possède également l'impressionnante galerie d'art « Godfrey Stewart Pasmore » dédiée à l'aviation. Il s'agit d'une collection absolument exceptionnelle et unique qui, à elle-seule, mérite la visite. Bien évidemment, comme tout bon



*Le Curtiss-Reid Rambler CF-ABQ est une autre très belle pièce présente au MAM (photo Pierre Gillard).*



organisme ayant comme vocation la préservation du patrimoine, le MAM dispose aussi d'un centre de documentation bien « garni ».

En parcourant l'ancienne grange abritant le musée, on peut également admirer plusieurs moteurs intéressants, dont un Turbomeca Astazou IIA découpé permettant au public de voir la constitution de celui-ci. Ce type de moteur était utilisé sur la version la plus récente de l'Alouette II, un hélicoptère emblématique. Parmi les moteurs plus anciens, on peut noter un Gipsy Major ainsi qu'un Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior ayant équipé bon nombre d'avions célèbres. Et, enfin, un turboréacteur Pratt & Whitney JT8D est exposé à l'extérieur du bâtiment. C'est ce moteur qui équipait les Boeing 727, les premières versions du Boeing 737 ainsi que les Douglas/McDonnell Douglas DC-9/MD-80, mais aussi les Caravelle 10 et 12, les Dassault Mercure et le Kawasaki C-1.



Et bien entendu, le MAM expose une importante collection d'objets liés à l'avia-



*En haut : la remise en état de présentation statique du Noorduyt Norseman C-FGY progresse lentement, mais sûrement. Au centre : quelques moteurs de la collection. Ci-contre : un des simulateurs exposés au MAM, le GAT-1 « General Aviation Trainer » (photos Pierre Gillard).*

tion au Canada comprenant de l'équipement, du matériel aéronautique, des simulateurs, des vêtements et des décorations, de l'avionique, des publicités et bien d'autres choses encore.

Dès lors, si vous passez dans l'ouest de l'île de Montréal, surtout, n'hésitez pas à vous rendre au MAM pour y faire un tour ! Pour plus d'informations, consultez le site [www.mam.quebec](http://www.mam.quebec) et pour effectuer une visite virtuelle du MAM, [cliquez ici](#).



***Le Canadair (Lockheed) CF-104 Starfighter # 104704 devrait occuper les bénévoles du MAM pour encore quelques années ! (Photo Pierre Gillard).***

## **Un cours SIMDUT pour les membres**

Au MAQ, la santé et la sécurité de nos membres est une priorité et ceci passe par la dispense de formations spécifiques. Celles-ci devraient reprendre au début de l'an prochain si les mesures COVID le permettent et un nouveau cours d'une durée de quatre heures s'ajoutera à la liste : le SIMDUT 2015.

Le système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail consiste à informer les travailleurs, et donc, dans notre cas, les membres du MAQ, au sujet de produits dangereux, de leur manipulation et des dangers qu'ils représentent pour la santé. Trois moyens d'information sont prévus à

cet effet : des fiches de données de sécurité (FDS/SDS), des étiquettes et un programme de formation.

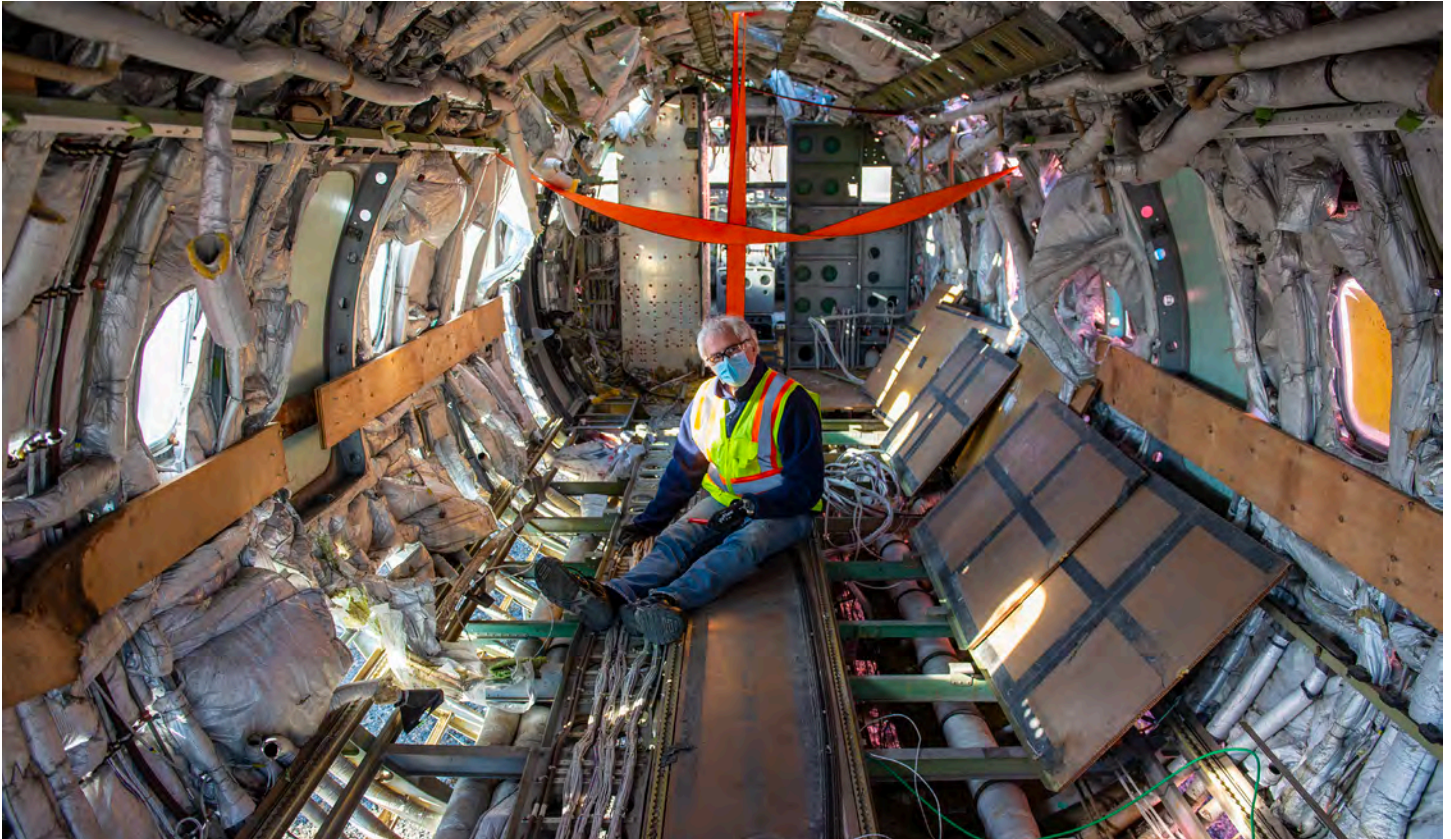
Le MAQ, compte, bien entendu se conformer aux exigences du SIMDUT et la formation qui sera donnée gracieusement aux membres en est un des aspects.

## **Le coin « photo » ...**

***Le Beechcraft 1900D C-GTMB MSN UE-345 d'Air Labrador photographié à Québec, QC, le 12 juin 2007. Il était venu en maintenance chez ExelTech Aerospace. Créée en 1948, Air Labrador a cessé ses activités en juin 2017. Outre des Beechcraft 1900D, elle a aussi opéré des Beechcraft King Air, des Cessna 208 Caravan, des DHC-6 Twin Otter, des DHC-8 ainsi que des Shorts SD.330 et SD.360 (photo Pierre Gillard).***



## Recyclage par le MAQ de composants d'un DHC-8 à l'ÉNA



*Pierre Gillard démontant soigneusement des fils électriques du plancher de la carcasse du fuselage du DHC-8 MSN 328 (Photo Pierre Ménard).*

Arrivé en 2009 à l'École nationale d'aérotechnique, le fuselage du De Havilland Canada DHC-8-102A MSN 328 (ex-N831PH) a été utilisé pour différentes pratiques

exécutées par les étudiants. Tombé un peu en désuétude ces dernières années, il a été décidé de l'envoyer à la casse. Toutefois, avant de quitter définitivement

l'aéroport de Saint-Hubert, une entreprise spécialisée est venue découper des morceaux du revêtement du fuselage en aluminium afin, ultérieurement, de produire



*Le matériel et les composants sont directement triés une fois démontés et sortis du fuselage (photo Pierre Gillard).*

des porte-clés souvenirs de cet avion.

Ayant constaté que des composants, essentiellement électriques, pouvaient encore être récupérés sur ce qui restait de ce DHC-8 avant qu'il ne parte à la ferraille, nous avons donc demandé à la direction de l'ÉNA si le Musée de l'aérospatiale du Québec pouvait aller les prélever, ce qui a été accepté.

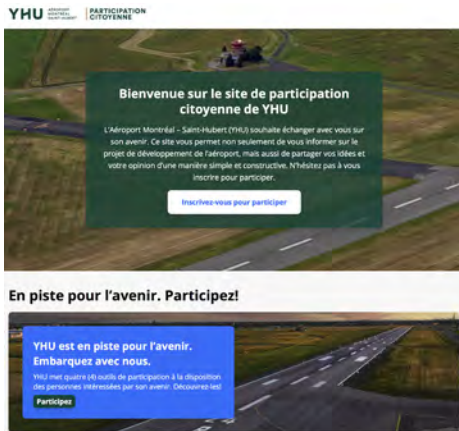
C'est ainsi que le samedi 6 novembre 2021, Pierre Gillard et Pierre Ménard, ont récupéré du fil électrique de différents calibres, du câble coaxial, des connecteurs, deux panneaux électriques, des attaches, des modules de jonction de même qu'une plateforme en bois qui se trouvait à bord du fuselage et qui retrouvera une fière allure une fois repeinte en « jaune MAQ ».

Ces composants serviront comme pièces et matériel autant pour les projets de restauration d'aéronefs que pour la réalisation de modules ou de maquettes d'exposition que le MAQ compte développer dans les prochains mois. Le recyclage, on y croit !

***En haut : un avion comme le DHC-8 contient des centaines de mètres de fil électrique ! Au centre : Pierre Ménard participant activement à l'opération de recyclage. Ci-contre : une série de connecteurs récupérés sur le DHC-8 qui pourront être réutilisés pour des projets (photos Pierre Gillard).***



# Aéroport de Saint-Hubert - Participation citoyenne



Avec la mise en ligne du site [www.yhu-participation-citoyenne.com](http://www.yhu-participation-citoyenne.com), les autorités de l'aéroport de Montréal-Saint-Hubert (YHU) mettent actuellement plusieurs outils de participation citoyenne à la disposition des personnes intéressées par son avenir. Il s'agit d'une démarche qui a pour vocation le partage d'opinions et l'échange d'idées quant aux directions que devrait prendre le développement de l'aéroport.

Tout d'abord, de façon anonyme, vous pourrez compléter un sondage vous permettant de placer vos priorités dans le cadre du développement de l'aéroport. Nous pensons qu'il s'agit d'un moyen très intéressant de faire valoir son opinion. Nous enjoignons, donc, nos membres, à répondre à ce sondage.

Vous pouvez également participer à trois autres modules pour lesquels il vous faudra d'abord vous inscrire sur le site. Une fois cette étape réglée, vous aurez accès à un forum de discussion à propos de l'impact économique du développement de l'aéroport, à une section « questions-réponses » où l'on peut partager ses idées, notamment au sujet du climat sonore, et enfin à une

« boîte à idées » dédiée aux suggestions pouvant inspirer qui de droit quant au chemin à tracer pour l'avenir de l'aéroport.

Selon les animateurs de cette consultation, « *les commentaires récoltés permettront à YHU de mieux comprendre les positions et les réflexions de la communauté et, le cas échéant, de bonifier son projet* ». Sachez aussi que vous avez jusqu'au 10 février 2022 pour participer. Par la suite, les résultats de tout ceci seront rendus publics sur ce même site.

Une fois encore, nous vous invitons à participer à cette initiative. Et surtout, n'oubliez pas de mentionner le projet du MAQ dans la « boîte à idées » !



## Commentaires de lecteurs ...

Suite à la diffusion du MAQ-Express No. 10, voici quelques commentaires reçus de fidèles lecteurs :

De Serge Bourbonnais (Pratt & Whitney Canada), Mirabel, QC : « *Très beau travail de toute l'équipe !* »

De Larry Milberry (CANAV Books), Toronto, ON : « *Your newsletter is really fantastic. It is so rich in interesting and important history. The pages look great, the photos are tops.* »

De Paul Squires (CAPA), Wetaskiwin, AB : « *I love Claude Trudel's models, especially the spacecraft.* »

**[Soutenez le MAQ ! Devenez membre bénévole !](#)**

# Des trous dans la clôture pour les photographes à l'aéroport de Saint-Hubert

Depuis quelques mois, l'idée avait été annoncée par l'autorité aéroportuaire, DASH-L. Maintenant, c'est fait ! Plusieurs trous ont été aménagés hier dans la nouvelle clôture ceinturant l'aéroport. Un petit groupe d'éminents *spotters*-photographes, tous membres du Musée de l'aérospatiale du Québec (Jean-Pierre Brossard, Philippe Collin, Pierre Gillard et Édouard Painchaud), avait été consulté afin de soumettre des

propositions. Celles-ci ont été retenues et le choix final des emplacements a été décidé en tenant compte aussi du fait qu'il soit possible de se stationner directement à proximité des trous. Un grand merci, donc, à DASH-L pour cette belle initiative !

*Les trous sont suffisamment larges pour permettre le passage d'un téléobjectif (photo Jean-Pierre Brossard).*



## Partenaires :



## **Projet CF-100 #100760 JT15D FTB**



CANADIAN WAR MUSEUM  
MUSÉE CANADIEN DE LA GUERRE



Le génie pour l'industrie



**CASAIR**

## **Kitty Hawk Flyer eVTOL**

K I T T Y H A W K



## **Roland Duruble RD-02A Edelweiss C-GIWY**



## **Infrastructures**



NOLINOR  
Aviation

## Membre corporatif :



[Site Internet](#)

**[Devenez vous aussi membre corporatif du MAQ !](#)**

### Prochaines activités du MAQ :

- 19 février 2022 : participation aux portes ouvertes de l'École nationale d'aérotechnique à l'aéroport de Saint-Hubert.
- 9 juillet 2022 : Assemblée générale ordinaire à 10h00.

### In Memoriam

Le 31 octobre dernier, le MAQ a perdu la doyenne de ses membres, Claire Pelland, âgée de 99 ans. Elle est décédée paisiblement à Boucherville et elle laisse dans le deuil ses deux filles, Louise et Monique Gince, également membres de notre organisation. Les responsables du MAQ offrent toute leur sympathie à sa famille.

### L'équipe du MAQ :

**Gilbert McCAULEY**, *Président du Conseil d'administration* : gilbert@maq-qam.ca

**Marc DONATO**, *Vice-Président du Conseil d'administration* : marc@maq-qam.ca

**Éric TREMBLAY**, *Trésorier* : eric@maq-qam.ca

**Mariane CHOUINARD**, *Administratrice* : mariane@maq-qam.ca

**Béatrice PERIER AGOSTINI**, *Administratrice* : beatrice@maq-qam.ca

**Robert ST-PIERRE**, *Administrateur* : robert@maq-qam.ca

**Pierre GILLARD**, *Secrétaire/Directeur général et des opérations* : pierre@maq-qam.ca

**Kenneth I. SWARTZ**, *Directeur de la communication* : ken@maq-qam.ca

**Benoît de MULDER**, *Directeur des archives et de la documentation* : benoit@maq-qam.ca

**Jean RIFFOU**, *Responsable de la santé et de la sécurité* : sst@maq-qam.ca

**Marc ÉMOND**, *Coordonnateur des expositions* : marc.emond@maq-qam.ca

**Philippe BERNARD**, *Coordonnateur des projets d'infrastructures* : philippe.bernard@maq-qam.ca

**Paul-Anthony ASHBY**, *Coordonnateur du projet Beech 18* : pa.ashby@maq-qam.ca

**Jean-Guy BLONDIN**, *Coordonnateur du projet CRJ* : jg.blondin@maq-qam.ca

**Jonathan HILAIRE**, *Coordonnateur du projet Sea King* : jonathan.hilaire@maq-qam.ca

**Janot DESGRENIERS**, *Facturation et reçus d'impôts* : janot.desgreniers@maq-qam.ca

**Pierre MÉNARD**, *Webmaster/Photographe* : pierrem@maq-qam.ca

**Philippe COLIN**, *Animateur Facebook/Photographe* : philippe.colin@maq-qam.ca

*Rédaction (si non créditée), traduction et mise en pages : Pierre Gillard.*

*Relecture et corrections : Louise Gince.*

*© Musée de l'aérospatiale du Québec, Saint-Hubert, QC, 2021.*



# Boutique



**Autocollants :** 2,00 \$

**Livre Dakota #12253 :** 42,00 \$

**Livre Escadron 425 « Je te plumerai » :** 20,00 \$

**Livre Escadron 430 « Faucon argenté » :** 20,00 \$

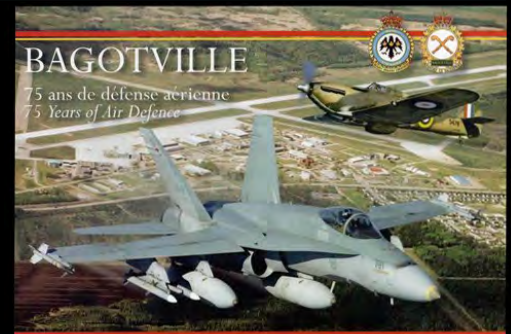
**Livre Bagotville - 75 ans de défense aérienne :** 40,00 \$

**Livre Avro Arrow - Volume 2 :** 10,00 \$

**Livre Avro Arrow - Volume 3 :** 10,00 \$

**Livre Avro Arrow - Volume 4 :** 15,00 \$

**Livre Sentinelle supersonique :** 5,00 \$



**Pour nous rejoindre :**

**450-999-2871**

6575 chemin de la Savane, Saint-Hubert, QC, Canada J3Y 8Y9

**www.maq-qam.ca**