



MAQ Express No. 13

Le bulletin des membres du Musée de l'aérospatiale du Québec - Avril 2022

Le mot du Président

Bonjour à vous tous,

C'est avec un grand honneur que j'ai accepté la présidence du Conseil d'administration du Musée de l'aérospatiale du Québec au début du mois de mars 2022. Je sais très bien que j'ai à chausser de très grands souliers pour être à la hauteur des attentes afin de mener un tel projet à terme.

Le domaine de l'aviation et de l'aérospatiale est une passion pour moi. C'est pour cela que j'ai accepté cette fonction. Avec la riche histoire de l'industrie de l'aérospatiale au Québec, il est plus que normal que nous consacrons du temps et des efforts afin d'arriver à nos

fins de bâtir un musée digne de ce secteur d'activité.

À titre de Président du Conseil d'administration, je suis à même de constater la volonté des membres de vouloir s'investir à fond dans ce beau et grand projet qu'est le Musée de l'aérospatiale du Québec.

Mon premier objectif est définitivement la recherche de fonds et de partenaires afin de pouvoir faire avancer les multiples projets et phases de développement du musée. Je suis une personne qui aime travailler en équipe et qui met la barre très haute lorsque je me trouve confronté à des défis comme celui-ci.



Le Royal Aviation Museum of Western Canada à Winnipeg, MB, serait un exemple à suivre selon le président, Kym Abel (photo RAMWC).

Il me fera plaisir de répondre à toutes vos questions et, si vous avez des idées, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Kym Abel,
Président du Conseil d'Administration.

Chrono Aviation devient membre corporatif du MAQ

Le 8 mars dernier, Chrono Aviation est devenue la seconde entreprise à adhérer en qualité de membre corporatif du MAQ. Mais Chrono s'est toujours montrée prête à soutenir notre organisation depuis plusieurs années,

notamment en fournissant de l'espace pour entreposer notre eVTOL Kittyhawk Flyer et notre avion RD02A Edelweiss.

Chrono Aviation est une entreprise en pleine expan-

sion située à l'aéroport de Saint-Hubert. Mais elle a, en fait, été fondée à Québec en 2012. À ses débuts, la compagnie aérienne exploitait un seul Pilatus PC-12 et employait deux pilotes. Avec son dynamisme et sa vision



Chrono Aviation opère une flotte variée allant du Pilatus PC-12 au Boeing 737 (photo Pierre Gillard).

du service de qualité envers sa clientèle, Chrono Aviation s'est vite imposée comme un des principaux joueurs parmi les entreprises proposant du nolisement d'avions de 9 à 120 passagers au Québec et au Canada. C'est ainsi qu'elle opère actuellement en son nom une flotte constituée de Beechcraft 1900, de Boeing 737-200, d'un De Havilland

Canada DHC-8 et de Pilatus PC-12. Depuis peu, elle est entrée de plein pied dans le marché du fret aérien avec la mise en service du tout premier Boeing 737-800SF au Canada.

La philosophie de Chrono Aviation est axée sur la sécurité et l'utilisation d'appareils confortables équipés

à la fine pointe de la technologie. La compagnie dispose d'une base principale à Saint-Hubert, mais également de deux autres bases régionales établies à Québec et à Rimouski. Quant au Boeing 737-800SF, il est exploité au départ de Winnipeg.

Chrono Aviation fait partie du groupe Chrono dans lequel on retrouve aussi le FBO LUX ainsi que l'organisme de maintenance agréé WAAS Aerospace.



Deux Boeing 737-200 de Chrono (photo Pierre Gillard).

Commémoration des 40 ans du dernier vol du CF-100 #100760



L'Avro CF-100 Canuck #100760 survolant Montréal le 28 juin 1982 à l'occasion de son dernier vol (collection Doug Jermyn).

Le 28 juin 1982, l'Avro CF-100 Canuck Mk.5D #100760, banc d'essai volant du moteur Pratt & Whitney Canada JT15D, effectuait son dernier

vol à l'aéroport de Saint-Hubert. Par le fait même, il s'agissait aussi de l'ultime vol d'un CF-100 au monde. Pour rappel, seulement deux

pays ont utilisé cet avion : la Belgique et le Canada.

Pour commémorer cet événement, le MAQ organisera le samedi 25 juin prochain un événement public au Terminal LUX à l'aéroport de Saint-Hubert. Les détails de cette journée commémorative devraient être dévoilés sous peu. Nous vous en tiendrons informés, bien entendu, mais notez déjà cette date à vos agendas !

Le coin « photo » ...

En mars dernier, le Boeing 737-229C immatriculé C-GNRD de Nolinor est venu en maintenance à Saint-Hubert dans les installations du H18 appartenant à la compagnie. D'ordinaire, ce 737 équipé d'une porte cargo, est opéré à partir de Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest. Sur la photo du haut, l'avion est prêt à quitter Saint-Hubert le 20 mars 2022 au terme des travaux de maintenance.



Juste en dessous, le même Boeing 737-229C portant l'immatriculation OO-SDR photographié à Genève-Cointrin en Suisse le 26 juillet 1979. Il avait été livré à la compagnie nationale belge SABENA à peine trois mois plus tôt. Si on fait le compte, cela fait donc presque 43 ans que ce vaillant 737 assure de bons et loyaux services ! (Photos Pierre Gillard).



La brochure corporative 2022 est disponible

Afin de nous présenter au milieu de l'industrie de l'aérospatiale ou aux médias, l'an dernier, nous avons réalisé une première édition d'une brochure corporative de 24 pages illustrées. Celle-ci était basée essentiellement sur un texte écrit par plusieurs membres du comité de direction du MAQ.

Le retour que nous avons eu fut excellent et, donc, sur la base des encouragements reçus, cette année, nous

avons réalisé une version bonifiée et mise à jour. C'est ainsi que la Brochure corporative 2022 compte maintenant 36 pages et est le fruit du travail de plusieurs membres: Kym Abel, Jean-Pierre Brossard, Cyril Chambon, Philippe Colin, Janot Desgreniers, Pierre Gillard, Louise Gince, Pierre Ménard, Larry Milberry, Édouard Painchaud et Kenneth Swartz.

La Brochure corporative 2022 est disponible à la page

« [Médias](#) » du site Internet du MAQ.



Si la couverture n'a pas changé par rapport à l'édition 2021, le contenu, lui a été bonifié et mis à jour (MAQ).

Le samedi 9 juillet 2022, il y aura une fête des membres du MAQ

Membres du MAQ, notez déjà cette date dans vos agendas! En effet, le samedi 9 juillet 2022, à l'issue de l'Assemblée générale ordinaire, à 11h00, une visite exclusive du Terminal Lux et des installations de WAAS

Aerospace à l'aéroport de Saint-Hubert sera organisée pour tous les membres du MAQ et leur famille.

Par la suite, un lunch ou un barbecue aura lieu ainsi qu'une fête des membres.

Des informations plus précises devraient suivre bientôt, mais sachez que ce sera une bonne occasion de rencontrer en personne d'autres membres du MAQ dans la joie et la bonne humeur.



Les membres du MAQ et leur famille auront la possibilité de visiter les installations du Terminal LUX et de WAAS Aerospace à l'aéroport de Saint-Hubert (photo Pierre Gillard).

CAE fête ses 75 ans

Tout le monde, dans le milieu international de l'aviation, connaît CAE, l'entreprise canadienne spécialisée dans tous les aspects de la simulation et de la formation. Ayant son siège social établi à Montréal, elle fête ces jours-ci son 75ème anniversaire.

En effet, c'est le 17 mars 1947 que la Canadian Aviation Electronics (CAE) est fondée par Kenneth Roland Patrick. Elle débute ses ac-

tivités avec une vingtaine d'employés dans un hangar situé à l'aéroport de Saint-Hubert et loué à l'Aviation royale canadienne pour la somme de 125 dollars par mois. Ce hangar appartient actuellement aux Studios MELS et peut être vu à partir du chemin de la Savane. Notre membre François Therrien, spécialiste de l'histoire de l'aéroport, nous relate ceci : «Ce hangar a été construit en 1938-39 pour les 115ème et 118ème

escadrilles de Saint-Hubert. C'est dans ce hangar que la compagnie CAE a fait ses débuts. Il a servi, ensuite, à l'Aviation royale Canadienne pour les télécommunications». Plusieurs photos existent, en effet, où le hangar est identifié comme étant celui du «No. 3 Communication Flight».

Au début de ses activités, CAE est surtout impliquée dans des contrats pour la Défense nationale, notam-

ment afin d'effectuer l'entretien d'équipements électroniques et l'installation de systèmes LORAN. Très vite, l'entreprise occupe de nouveaux locaux et bâtiments à Montréal et diversifie son champ d'expertise. C'est ainsi que, par exemple, CAE assemble des postes de télévision DuMont au début des années 1950. Un atelier est également inauguré à Winnipeg à cette époque.

Par la suite, CAE développe une expertise dans la conception et la fabrication de simulateurs de vol, notamment pour l'Avro CF-100 Canuck, le Vickers Viscount et le Douglas DC-6. Ceux-ci marqueront le début d'une longue lignée de simulateurs de vol qui perdure encore de nos jours et qui font la renommée mondiale de CAE.

Il est bien évident que relater 75 ans d'histoire en quelques lignes est impossible. C'est pourquoi, pour en apprendre plus sur l'évolution de CAE au fil du temps, nous vous conseillons de consulter l'excellent ouvrage de Larry Milberry « Aviation in Canada – The CAE Story » publié par Canav Books.

En haut, à droite : simulateur de vol de niveau D de la série 7000XR de CAE (photo CAE).

Au centre : le hangar à l'aéroport de Saint-Hubert où CAE a débuté ses activités en 1947 vu de nos jours. Il appartient actuellement aux Studios MELS (photo Pierre Gillard).



Ci-dessus : CAE est également présente dans le domaine médical de pointe comme avec le VimedixAR, un simulateur à ultrasons intégré au premier ordinateur holographique autonome au monde Microsoft HoloLens (photo CAE).

Les acquisitions de l'Aviation royale canadienne (par Larry Milberry)



Le Northrop Delta NC13777 fut l'avion exécutif rapide de la Richfield Oil Company. Il est photographié vers 1930. Pour les voyages aériens haut de gamme, le «Richfield Eagle» n'aurait eu aucun rival durant des années en termes de vitesse, de confort et de capacité à «impressionner les Jones». Vous pouvez voir NC13777 aujourd'hui au National Airline History Museum à Kansas City, MO. Le Delta civil a ainsi été à la base de l'un des premiers avions modernes de l'ARC, ceci il y a plus de 85 ans (collection William J. Wheeler).

Au fil des décennies, l'acquisition d'aéronefs par les Forces armées canadiennes et par l'Aviation royale canadienne (ARC) a très souvent fait l'objet de discussions, d'analyses et d'embrouilles. Les échéanciers des projets eux-mêmes ont parfois été incroyablement longs. Combien de temps, par exemple, a-t-il fallu pour remplacer le Canadair CP-107 Argus ? En fait, depuis la fin des années 1960, il a toujours semblé que l'Argus allait être «remplacé» prochainement. Et, enfin, en 1980, le Lockheed CP-140 Aurora est arrivé à Greenwood. Ensuite, la même situation s'est produite avec le remplacement des Canadair CF-104 Starfighter, des Canadair CF-5 Freedom Fighter et des McDonnell CF-101 Voodoo,

qui s'est achevée en 1982 par la livraison des premiers Boeing CF-188 Hornet canadiens. Puis il y a eu le remplaçant du Sikorsky CH-124 Sea King qui s'est finalement concrétisé sous la forme du Sikorsky CH-149 Cyclone, à la base, un hélicoptère civil qui a été substantiellement modifié. Plus récemment, le légendaire De Havilland Canada CC-115 Buffalo a été retiré du service après plus de 50 ans de bons et loyaux services. Son remplaçant, l'Airbus C-295 Kingfisher, a commencé à être livré, mais avec quelques défauts à corriger ou des modifications à effectuer (il en avait déjà été ainsi avec le Leonardo CH-148 Cormorant). Mais, au bout du compte, chacune des flottes vieillissantes a été progressivement rem-

placée. Le principal enseignement à propos des acquisitions du MDN que l'on peut tirer semble, donc, être le fait que le Canada acquière rarement un aéronef sans qu'énormément de temps ne soit passé pour tout évaluer et tout compliquer, ceci sans compter les dépassements de coûts excessifs et parfois injustifiés.

Lorsque, dernièrement, j'ai retrouvé l'ancienne et magnifique photo (ci-contre) du Northrop Delta NC13777 de Richfield Oil, je me suis remémoré comment l'ARC avait acquis son premier avion moderne entièrement métallique en 1936. À ce moment-là, il lui fallait trouver un nouveau type d'appareil pour remplacer ses anciens Bellanca et Fairchild qui dataient des années 1920. D'une manière ou d'une autre, le Quartier général de l'ARC a appris l'existence du Northrop, peut-être simplement grâce à un vendeur venu frapper à la porte ou en notant une publicité ou un article dans un magazine spécialisé. Ceci semblait être un bon avion (le QG de l'ARC l'apprit par la suite) et des retombées industrielles de même que commerciales étaient envisageables. Mais le Delta était de conception civile. Le grand Joseph P. Juptner le décrit comme «un avion de ligne monomoteur très avancé, un moyen

de transport rapide pour les distances moyennes des grandes lignes des compagnies aériennes».

Lorsque le gouvernement américain cesse d'autoriser les opérations de nuit avec des avions de ligne monomoteurs, TWA annule sa commande pour 15 Delta. Northrop se trouve, dès lors, prise avec des avions inventés. Mais l'ARC vient à la rescousse en achetant trois de ces Delta, puis passant un contrat avec Canadian Vickers pour la production sous licence de 17 autres. Ces appareils servent jusqu'au début de la Se-

conde Guerre mondiale, puis des fonctions annexes leur sont assignées jusqu'à la fin de celle-ci en tant qu'aides à l'entraînement au sol. En fin de compte, l'ARC a sauvé les meubles de Jack Northrop en achetant son avion orphelin. Au service de l'ARC, le Delta s'est toutefois avéré être un avion solide et polyvalent. On peut donc constater que les acquisitions du MDN peuvent évoluer rapidement si nécessaire. Le Delta n'est pas le seul exemple que l'on peut citer. Ainsi, regardez comment les flottes de Boeing C-17 Globemaster III et de Lockheed C-130J Hercules ont été acquises.



Le premier Delta de l'ARC à la Canadian Vickers à Montréal, peu avant sa livraison en septembre 1936 (collection CANAV Books).

Celles-ci semblent être sorties comme un lapin du chapeau si on compare aux décennies qui ont été nécessaires pour décider du choix des successeurs des Sea King ou des Buffalo.



Le Delta codé 675 de l'ARC (à gauche) à Vancouver, où le 1er Escadron a récemment intégré dix Hurricanes nouvellement livrés par voie maritime. Le Delta a servi ici comme appareil d'entraînement avancé de fortune afin que les pilotes du 1er Escadron puissent acquérir un peu d'expérience sur un avion raisonnablement moderne avant de passer sur l'Hurricane. Le Delta avait des caractéristiques similaires, mais, par contre, il ne disposait pas de train d'atterrissage rétractable. Ce rôle illustre à quel point le Delta pouvait être polyvalent. Bien qu'acquis initialement pour la photographie aérienne (pour laquelle il s'est avéré excellent), il est également devenu un avion d'entraînement fort utile et a aussi effectué de nombreuses patrouilles côtières armées sur la côte Est au cours de la première année de la Seconde Guerre mondiale. Il est étrange de voir comment l'ARC a acquis cet orphelin de Northrop sur un coup de tête. Un avion était nécessaire, les responsables de l'ARC ont aimé ce qu'ils ont vu et une offre difficilement refusable a probablement été faite par Jack Northrop. Le reste est passé à l'histoire. Essayez de rééditer ce coup là lors d'un processus d'acquisition du MDN en 2022 ! (Photo Gordon S. Williams).

Le MAM reçoit un Challenger militaire



Le Challenger codé 144614 destiné au MAM photographié en approche de la piste 06 gauche à l'aéroport de Saint-Hubert le 20 mai 2017 (photo Pierre Gillard).

Nos amis de notre partenaire, le Musée de l'aviation de Montréal (MAM) de Sainte-Anne-de-Bellevue, ont annoncé le 28 février dernier l'arrivée prochaine d'un autre avion historique à sa collection d'aéronefs de fabrication québécoise, un Canadair CC-144B Challenger de l'Aviation royale canadienne, portant le numéro de série 3036.

Basé sur la version du jet d'affaires Challenger CL601-1A, le CC-144B que le MAM vient d'acquérir est configuré pour répondre aux besoins des Forces armées canadiennes afin d'assurer le transport de représentants du gouvernement et de dignitaires étrangers. Dans le passé, il a également joué un rôle de soutien aux opérations humanitaires, aux éva-

cuations médicales et aux opérations militaires tant au Canada qu'à l'étranger.

L'histoire de la famille des Challenger de la série 600 débute officiellement le 29

octobre 1976, lorsque Canadair, établie à Cartierville, lance le développement d'un biréacteur d'affaires à large fuselage basé sur une idée de William « Bill » Lear, fondateur de Learjet. Le CL600 (certifié sous la désignation CL600-1A11) est un biréacteur à ailes basses propulsé par deux turbosoufflantes Avco Lycoming ALF502L montées dans des nacelles situées à l'arrière du fuselage. L'avion est conçu avec un profil d'aile supercritique ainsi qu'une vaste cabine à deux sections de sièges où il est possible de se tenir debout. Le premier prototype est dévoilé le 25 mai 1978 et son vol inaugural se déroule un peu plus tard dans l'année, soit le 8 novembre. Le 10 août 1980, le Challenger CL600 reçoit sa certification de Transports Canada.



Le Challenger codé 144614 était opéré par l'Escadron 412 de l'Aviation royale canadienne (photo Pierre Gillard).

Mais des limitations et des problèmes sur les CL600 amènent Canadair et son repreneur, Bombardier Aéronautique, à développer le CL601-1A (CL600-2A12) équipé de deux moteurs General Electric CF34 1A et de *winglets* ainsi que le CL601-3A (CL600-2B16) équipé de deux moteurs General Electric CF34 3A. Par la suite, l'intégration d'améliorations et de systèmes avioniques modernisés donnent naissance aux versions Challenger CL604, CL605 et CL650.

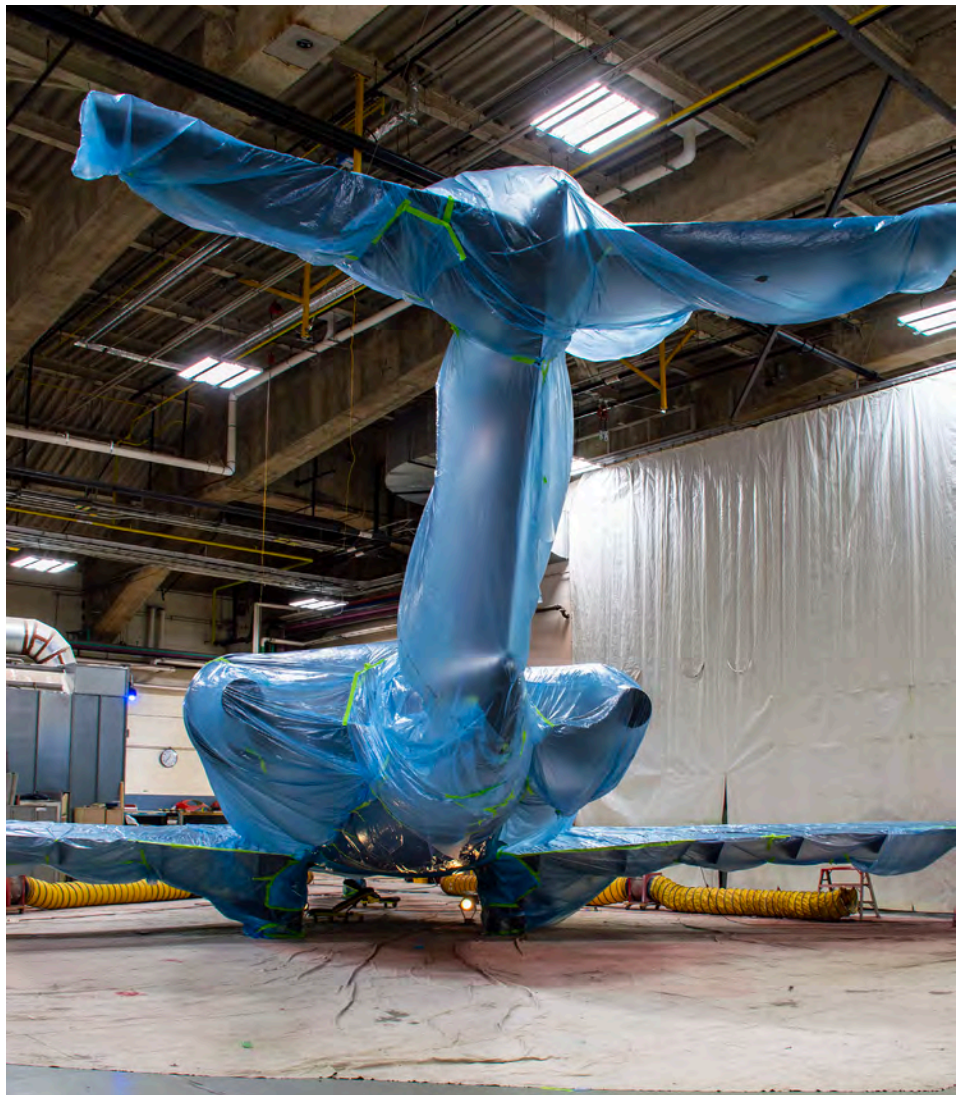
Le développement et la fabrication du Challenger ont été cruciaux à la croissance et à la viabilité de Bombardier Aéronautique et, par voie de conséquence, pour l'industrie aérospatiale de la grande région de Montréal. Par ailleurs, le Challenger servit aussi de base au développement des CRJ100 et CRJ200, un avion qui devint le plus gros succès commercial jamais rencontré par l'industrie de l'aéronautique canadienne.

À partir de 1982, les Forces armées canadiennes achetèrent des Challenger qui furent inventoriés sous les références militaires CC-144 et CE-144 (CL600), CC-144B (CL601-1A) et CC-144C (CL604).

Portant le code militaire 144614, ce Challenger destiné au MAM est sorti des usines de Dorval en janvier 1985. Pour effectuer les vols d'essais, il était imma-

triculé C-GLXY, encore sous le nom de Canadair Ltd. Le 10 janvier 1985, il a effectué son premier vol au départ de Dorval. Par la suite, il a été ré-immatriculé C-GCUP et pour être radié le 7 novembre 1986. Il a ensuite rejoint la flotte de l'Aviation royale canadienne dans la foulée. À l'époque il portait la livrée blanche habituelle de la majorité des avions de transports militaires VIP, mais il a ensuite été repeint dans une nouvelle couleur bleue nuit. Il a été affecté à

l'Escadron 412, dont le port d'attache officiel est Trenton bien que ses avions opèrent le plus régulièrement depuis Ottawa. Sa longueur est de 20,85 m (68,4 pi.) et son envergure est de 18,84 m (61,8 pi.)



La maintenance des Challenger de l'ARC est effectuée dans les installations de Transports Canada à Ottawa-Macdonald-Cartier. L'appareil 144614 est préparé pour quelques travaux de peinture le 18 octobre 2019 (photo Pierre Gillard).

On parle du MAQ ...



Tout d'abord, on peut trouver un article de trois pages de la plume de Pierre Gillard et de Cyril Chambon au sujet du MAQ dans l'édition de mars-avril 2022 du Magazine Aviation. Intitulé « Un musée, vitrine de l'industrie de l'aérospatiale », on peut le lire aux pages 39 à 41 de la section « L'Aviateur » du magazine.

Ensuite, dans le Rapport sur la démarche de participation citoyenne réalisé par DASH-L, le gestionnaire de l'aéroport de Saint-Hubert, le MAQ n'est pas mentionné explicitement, mais le projet de musée y est clairement indiqué. À la Section VI «Boîte à idées», en effet, deux suggestions sont clairement spécifiées :

- « Intégrer un musée dans la nouvelle aérogare pour faire rayonner l'histoire aéronautique, humaine ou culturelle du Québec et de la Montérégie ».
- « Implanter un musée qui serait la vitrine de l'industrie de l'aérospatiale ».

En ce qui concerne la première suggestion, il est évident que le MAQ pourrait être présent dans la nouvelle aérogare en y exposant des éléments de sa collection ou, même, un aéronef. Et en ce

qui a trait à la seconde suggestion, il est évident que nous sommes en parfaite adéquation avec celle-ci.

Tout ceci prouve la légitimité de notre démarche qu'il convient, désormais, de réaliser.

Vous pouvez lire le rapport au complet à l'adresse suivante : <https://yhu-participation-citoyenne.com>.



GRAND ÉVÈNEMENT
DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION EN
AÉROSPATIALE

AeroPortail:
Vitrines **2022**
Découvertes | Formation | Emploi

Avec la participation financière de:
Québec



SAMEDI
7 MAI 2022

ORGANISÉ PAR
AÉRO
MONTREAL

EN COLLABORATION AVEC
AÉRO COMPÉTENCES
CAMAQ
Comité sectoriel de main-d'œuvre
en aérospatiale

Soutenez le MAQ ! Devenez membre bénévole !

Prochaines activités du MAQ :

- 7 mai 2022 : Participation du MAQ à l'événement « [Vitrines 2022](#) » d'Aéro Montréal au Centre des Sciences.
- 25 juin 2022 : Célébration publique des 40 ans du dernier vol de l'Avro CF-100 Canuck # 100760 du MAQ au Terminal Lux à l'aéroport de Saint-Hubert. Présentation des aéronefs du MAQ.
- 9 juillet 2022 : Assemblée générale ordinaire des membres à 10h00 au Terminal Lux à Saint-Hubert.
- 9 juillet 2022 : À 11h00, visite des installations du Terminal Lux et de WAAS Aerospace à l'aéroport de Saint-Hubert pour tous les membres du MAQ et leur famille. Cette visite sera suivie d'un lunch avec barbecue.
- 19 novembre 2022 : participation du MAQ à la journée portes ouvertes de l'École nationale d'aérotechnique à l'aéroport de Saint-Hubert.

Membres corporatifs :



[Site Internet](#)



[Site Internet](#)

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

Partenaires :



Entreprises et organisations participant aux projets du MAQ

CASAIR



Le génie pour l'industrie

K I T T Y H A W K



CANADIAN WAR MUSEUM
MUSÉE CANADIEN DE LA GUERRE



NOLINOR
Aviation

Entreprises et organisations ayant effectué des dons de matériel et d'équipements



Air Inuit



VOYAGE AU CŒUR D'UNE
MOBILITÉ AÉRIENNE
ÉCORESPONSABLE


**FORUM INNOVATION
AÉROSPATIALE
INTERNATIONAL**
Organisé dans le cadre de la Semaine Internationale
de l'Aérospatiale | Montréal 2022



1 300
participants

80
exposants

100
conférenciers
internationaux

500
rencontres
B2B

6 7
SEPTEMBRE 2022

ORGANISÉ PAR
**AÉRO
MONTREAL**

PARTENAIRE STRATÉGIQUE



Conseil national de
recherches Canada

National Research
Council Canada

Avec la participation financière de :

Québec

Canada



L'équipe du MAQ :

Kym ABEL, *Président du Conseil d'administration* : kym@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 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

Gilbert McCAULEY, *Coordonnateur aux affaires fédérales et militaires* : gilbert@maq-qam.ca

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

Cyril CHAMBON, *Assistant au financement* : cyril@maq-qam.ca

Kofi SONOKPON, *Assistant au financement* : kofi@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

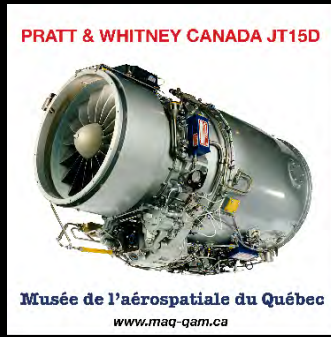
Rédaction (si non créditée), traduction et mise en pages : Pierre Gillard.

Relecture et corrections : Cyril Chambon et Louise Gince.

© Musée de l'aérospatiale du Québec, Saint-Hubert, QC, 2022.



Boutique



Autocollants : 2,00 \$

Livre Dakota #12253 : 42,00 \$

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

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

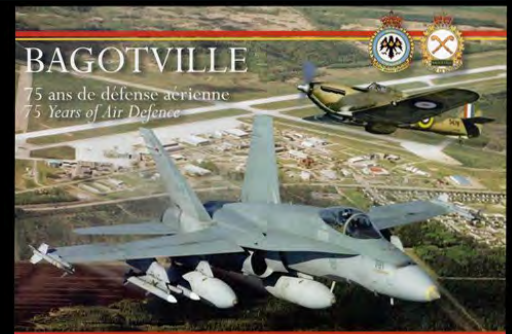
Livre Bagotville - 75 ans de défense aérienne : 40,00 \$

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



Bâtissons ensemble l'image de l'industrie de l'aérospatiale !



Soutenez le projet de musée en devenant membre corporatif

En étant membre corporatif, vous permettrez au Musée de l'aérospatiale du Québec (MAQ) de faire face aux frais de fonctionnement et de développement que requière une telle organisation. L'objectif du MAQ est de mettre en valeur tous les aspects du passé, du présent et du futur de l'industrie de l'aérospatiale du Québec et du Canada grâce à des approches innovantes incluant l'intégration de volets éducatifs et sociaux. Donnez-nous les moyens d'atteindre cet objectif !

Quatre possibilités :

Membre BRONZE	Membre ARGENT	Membre OR	Membre PLATINE
\$ 1.000 / an	\$ 2.500 / an	\$ 5.000 / an	\$ 10.000 / an
20 membres (Cat. B) inclus; un logo sur une ligne de 4 sur la page « Partenaires » du site du MAQ avec lien vers le site Internet de l'entreprise; logo diffusé de façon équivalente dans la brochure corporative du MAQ.	50 membres (Cat. B) inclus; un logo sur une ligne de 3 sur la page « Partenaires » du site du MAQ avec lien vers le site Internet de l'entreprise; logo diffusé de façon équivalente dans la brochure corporative du MAQ.	100 membres (Cat. B) inclus; un logo sur une ligne de 2 sur la page « Partenaires » du site du MAQ avec lien vers le site Internet de l'entreprise; logo diffusé de façon équivalente dans la brochure corporative du MAQ.	200 membres (Cat. B) inclus; un logo sur une ligne sur la page « Partenaires » du site du MAQ avec lien vers le site Internet de l'entreprise; logo diffusé de façon équivalente dans la brochure corporative du MAQ.

Pour toutes les catégories : laminé 12' x 10' attestant de l'adhésion; envoi du bulletin MAQ-Express aux dirigeants et aux membres inclus dans l'adhésion; reçu d'impôt.

Musée de l'aérospatiale du Québec, 6575 chemin de la Savane, Saint-Hubert, QC, Canada J3Y 8Y9

1 (450) 999-2871

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance : 738535087RR0001

www.maq-qam.ca