

MAQ Express No. 9

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

Nous revivons !



La lumière au bout du tunnel de la pandémie (photo Pierre Gillard).

Au plus nous avançons dans cette seconde moitié de 2021, au plus les restrictions liées à la crise du COVID tombent les unes après les autres. Ceci a pour conséquence que nous nous sentons tous revivre, que ce soit au niveau familial, professionnel ou des loisirs.

Au Musée de l'aérospatiale du Québec aussi transparait cette impression et joie de retrouver une vie commençant à ressembler à celle

qui prévalait jusqu'à la fin de 2019. Durant la crise, les responsables de l'organisation en ont profité pour avoir une intense réflexion au sujet de l'avenir du MAQ. Des stratégies de développement et de financement ont été débattues lors d'épiques rencontres Teams. Le résultat de tout ceci est que nous sommes maintenant prêts à nous développer sur des bases et des idées que nous pensons solides. L'avenir nous le dira !

Vous verrez dans ce numéro du MAQ-Express que, déjà, beaucoup de choses bougent favorablement. Ainsi, ces dernières semaines, le MAQ s'est vu offrir deux aéronefs exceptionnels : l'avion de construction amateur Roland Duruble RD02A Edelweiss, qui est le seul exemplaire de ce type à avoir été en état de vol au monde, ainsi qu'un hélicoptère électrique Kitty Hawk Flyer, un aéronef de haute technologie. On en reparle un peu plus loin dans ce numéro, mais sachez que d'autres dons et projets devraient suivre au cours des prochains mois.

Tout récemment, nous avons lancé une campagne de recrutement de membres corporatifs et plusieurs entreprises du secteur de l'aérospatiale se sont déjà montrées intéressées par ce programme. CPAQ-AERO, une école de pilotage située à l'aéroport de Saint-Hubert, est ainsi devenu le tout premier membre corporatif du MAQ. Merci, donc, à Monsieur Eric Raissac, son propriétaire et chef-instructeur,

pour son soutien. Si tout comme CPAQ-AERO, votre entreprise serait désireuse d'adhérer en qualité de membre corporatif, veuillez consulter notre document en toute dernière page de ce MAQ-Express. N'hésitez pas à nous contacter également si vous souhaitez de plus amples informations.

En juin, Kenneth Swartz a succédé à André Allard à la direction de la Communication. Ken est un passionné

d'aviation à l'extrême ainsi qu'un journaliste-reporter aéronautique de renom collaborant à de nombreux médias spécialisés anglophones. En outre, il a déjà été impliqué au niveau des communications au sein de plusieurs organismes et musées liés à la préservation et à l'histoire de l'aéronautique au Canada. C'est donc avec grand plaisir que nous accueillons Ken dans notre équipe. Nous tenons également à remercier André pour

sa collaboration et ses très bonnes idées qu'il a partagées avec nous en temps de COVID lors de nos réflexions au sujet de l'avenir du MAQ.

Encore en juin, le MAQ s'est doté d'un numéro d'appel téléphonique et d'une boîte vocale grâce au soutien technique et financier de notre Directeur des archives et de la documentation, Benoît de Mulder. Ce numéro est le suivant : 450-999-2871.

CPAQ-AERO, premier membre corporatif du MAQ



L'équipe du MAQ est très heureuse d'accueillir CPAQ-AERO en qualité de tout premier membre corporatif. CPAQ est en fait l'acronyme de « Centre Pluridisciplinaire d'Aviation du Québec ». En effet, si cette entreprise fondée en 2002 est bien connue et appréciée à l'aéroport de Saint-Hubert comme école de pilotage, elle effectue aussi du travail aérien ainsi que du taxi aérien et des vols touristiques.

Sa flotte est constituée de Cessna 152 et 172, ainsi que d'un Diamond Aircraft DA.20 Katana. Son bâtiment est accueillant et dispose de tous les espaces requis afin de dispenser les formations au pilotage avec tout le confort nécessaire.

Sa petite équipe, dynamique et sympathique, travaille pour la satisfaction de sa clientèle tout en apportant une touche particulière aux aspects relatifs à la sécurité des vols.



Un des Cessna 172 de CPAQ-AERO en approche finale à l'aéroport de Saint-Hubert (photo Pierre Gillard).

***Vous avez des amis intéressés et passionnés par l'aviation et l'aérospatiale ?
... Invitez-les à devenir membres du Musée de l'aérospatiale du Québec !***

Don du Roland Duruble RD02A Edelweiss No. 01

Il y a quelques semaines, l'École nationale d'aérotechnique s'est vue proposer un avion de construction amateur Roland Duruble RD02A Edelweiss par son propriétaire Antoine Moulin. Mais comme cet aéronef pouvait difficilement être intégré dans le cadre des cours qui y sont enseignés, les responsables de l'école ont suggéré à Monsieur Moulin de le céder au Musée de l'aérospatiale du Québec (très bonne idée !) Dans l'heure qui suivit l'envoi de la réponse de l'ÉNA, celui-ci nous contacta pour nous dire que, si nous souhaitions avoir son avion, il était à nous.



Le Roland Duruble RD02A Edelweiss a des lignes gracieuses pouvant rappeler certains avions produits par Nord Aviation en France (photo Pierre Gillard).



Une des particularités de l'Edelweiss est son train d'atterrissage rétractable, ce qui est assez rare pour un avion de construction amateur (photo Pierre Gillard).

Le mercredi 16 juin 2021, Pierre Gillard s'est rendu à l'aérodrome de Saint-Anselme en Chaudière-Appalaches où l'Edelweiss en question était basé avant d'être donné au MAQ. Sur place, il a fait connaissance de Monsieur Moulin. Ensemble, ils ont sorti l'avion de son hangar afin que des photos puissent être prises sous toutes les coutures. Très clairement, on peut noter certains traits caractéristiques d'avions français, notamment d'appareils produits par Nord Aviation, c'est qui n'est pas pour déplaire.

Cet avion est très probablement l'unique modèle RD02A ayant été construit et ayant volé au monde d'après les plans de l'ingénieur français Roland Duruble. Immatriculé C-GIWY, il est construit par

Kenneth J. Taylor de Delta en Colombie Britannique. Il est inspecté et certifié en état de service le 8 novembre 1984, immatriculé le 26 novembre 1984 et effectue ensuite son premier vol le 1er décembre 1984 à Boundary Bay aux mains de Don Petrik.

L'Edelweiss vole durant quelques années en Colombie-Britannique avant qu'il ne soit revendu à Donald Robertson de Willowdale en Ontario. Il est officiellement immatriculé au nom de ce dernier le 15 janvier 1991. Mais c'est seulement du 19 au 23 mai 1991 que l'avion est convoyé de Boundary Bay à Markham par J. Wolsky. Sur place, le propriétaire vole quelque temps avant de le remiser dans une grange à Port Perry.



Antoine Moulin, le dernier propriétaire de l'Edelweiss C-GIWY qui a généreusement fait don au MAQ de cet avion unique au monde (photo Pierre Gillard).

Ayant vendu son Morane MS.885 Super Rallye C-FO-ZD, Antoine Moulin achète l'Edelweiss pour lui succéder. À ce moment-là, ce dernier est à la veille de prendre le chemin de la casse. Il est transféré le 22 juin 2008 à Saint-Anselme par camion où son nouveau propriétaire se met à la tâche de le restaurer et de le remettre en état de vol.

En plus de l'Edelweiss, Antoine Moulin possède aussi un emblématique Cricri (C-ILCE), le plus petit avion bimoteur au monde, ainsi qu'un magnifique Van's Aircraft RV-3 (C-FIKY). Ces trois avions sont abrités dans son hangar à Saint-Anselme. Ayant entrepris la construction d'un amphibie Foulque à son domicile et le hangar n'étant pas extensible, il décide en 2021 de se départir de son Edelweiss.

l'aviation et de l'espace du Canada à Ottawa-Rockliffe pour offrir son Edelweiss à cette institution fédérale. Il n'obtient aucun retour, pas même un accusé de réception suite à son offre de don. Très déçu et même fâché de cette impolitesse bureaucratique, il contacte l'ÉNA et vous connaissez maintenant la suite.

Roland Duruble a conçu en France un premier prototype biplace de l'Edelweiss, le RD02. Celui-ci est en cours de restauration au musée Espace Air Passion à Angers. Il a ensuite réalisé les plans du RD02A qui auraient été vendus à sept exemplaires, mais seulement la construction d'un seul appareil de ce type aurait été menée à terme, celle de notre C-GIWY en Colom-



L'instrumentation et l'avionique du tableau de bord sont à la fois limitées et suffisantes pour le vol VFR. Un moment donné, un horizon artificiel et un gyroscope directionnel devraient être réinstallés comme à l'origine. Ils avaient été démontés afin d'être remplacés par un GPS (photo Pierre Gillard).

bie-Britannique. Par la suite, Roland Duruble extrapola une version à quatre places de l'Edelweiss, le RD03, dont plusieurs exemplaires existent et volent encore actuellement, notamment un aux États-Unis.

L'Edelweiss n'est pas un avion simple à réaliser en construction amateur. Il est nécessaire de disposer de très bonnes habiletés pour mener un tel projet à terme. Une des particularités de cet avion est son train d'atterrissage rétractable. Pour le reste, il est équipé d'un moteur Continental O-200 de 100 chevaux, d'une hélice McCauley à pas fixe et de roues Cleveland. Selon Antoine Moulin qui a volé une bonne quinzaine d'heures avec cet appareil, ses qualités de vol sont excellentes et il est très gracieux dans les airs.

Le 10 juillet 2021 est un grand jour pour le Musée de l'aérospatiale du Québec (MAQ). En effet, c'est par la voie des airs que le Roland Duruble RD02A Edelweiss immatriculé C-GIWY lui est livré par son propriétaire.

Quelques photos de l'arrivée de l'Edelweiss à Saint-Hubert. En haut : atterrissage sur la piste 24L. Au milieu : C-GIWY circulant vers son emplacement de stationnement chez Chrono Aviation. Ci-contre : Antoine Moulin au terme d'un vol sans histoire (photos Pierre Gillard).





Pierre Gillard (à gauche), Directeur général du MAQ, et Antoine Moulin photographiés devant l'Edelweiss C-GIWI peu de temps après son arrivée à Saint-Hubert (photo Philippe Colin).

Pour Antoine Moulin, cette journée débute tôt en matinée ce samedi à l'aérodrome de Neuville près de Québec. Avec son ami Paul, ils embarquent à bord du Champion Aircraft 7ECAX Citabria C-GJGA à destination de Saint-Anselme où l'Edelweiss se trouve basé. Arrivés sur place, une petite brume matinale règne sur la région, mais un atterrissage peut malgré tout se dérouler de façon sécuritaire. L'Edelweiss est sorti de son hangar pour la dernière fois et quelques coups de téléphone sont donnés avant le départ, notamment à la tour de contrôle de Saint-Hubert afin d'annoncer l'arrivée en formation des deux avions.

En effet, l'Edelweiss n'est pas équipé de transpondeur alors que le Citabria l'est, d'où l'idée de voler ensemble. Par ailleurs, ce dernier servira à ramener

Antoine Moulin à Neuville après avoir livré l'Edelweiss. Comme prévu, peu après 9h00, les deux avions décollent de Saint-Anselme en direction de Montréal.

L'approche à Saint-Hubert se déroule sans aucun problème grâce à la gentillesse

et l'efficacité des contrôleurs du trafic aérien de Nav Canada, pourtant bien occupés à émettre leurs instructions sur la fréquence 118,40 MHz à un débit proche de celui d'une mitrailleuse ! C'est vrai qu'il fait magnifique aujourd'hui et que c'est une journée idéale pour voler, ce que font beaucoup de pilotes, d'où l'achalandage.

Il est tout juste passé 10h30 et l'atterrissage a lieu sur la piste 24L avec un bon quart d'heure d'avance sur l'ETA initial. Les deux avions se suivent maintenant à la queue leu leu sur la voie de circulation « Tango » pour rejoindre le FBO de Chrono Aviation situé sur la route de l'Aéroport. Le Citabria se stationne à côté d'un Pilatus PC-12 de la compagnie, tandis que l'Edelweiss est placé à proximité de l'endroit où il sera entreposé, tout proche de la clôture.



Avec l'aide du personnel de Chrono Aviation, l'avion est amené à son emplacement de stationnement où il sera arrimé à deux imposants blocs de béton afin d'éviter tout problème en cas de vents forts (photo Pierre Gillard).



Le « véhicule de soutien technique » VW Transporter a le même âge que l'Edelweiss C-GIWY. On est concept ou on ne l'est pas (photo Pierre Gillard) !

Le personnel de Chrono Aviation, Louise Gince et Pierre Gillard accueillent les deux pilotes. Quelques photos sont prises, notamment par Philippe Colin accouru au pas de course de son emploi au FBO voisin le temps d'une très brève pause. Puis de lourds blocs de béton sont installés à l'endroit où l'Edelweiss est ensuite poussé. Ils serviront à l'amarage de celui-ci à l'aide de sangles.

Pierre Gillard a amené toute la logistique nécessaire ainsi que de l'outillage avec un « véhicule de soutien technique » qui s'avère avoir le même âge que l'Edelweiss ! On installe donc les cales de roues, les couvre Pitot et un patron est découpé afin de réaliser des protections d'entrées d'air dans des carrés de mousse. De son côté, Antoine Moulin démonte le GPS pour le remplacer par un gyroscope directionnel à dépression d'époque. Un jour, nous devrions réinstaller une pompe à vide ainsi qu'un horizon artificiel afin de redonner un air d'antan au tableau de bord; pro-

bablement que ceci sera proposé le moment venu comme petit projet pour des étudiants du programme d'avionique de l'École nationale d'aérotechnique.

Antoine Moulin démonte encore la batterie ainsi que la balise de détresse afin que plus aucune source électrique ne soit à bord de l'avion lors de son entreposage. Il bloque ensuite les commandes de vol, puis c'est le moment de faire une petite pause et d'aller boire un peu d'eau avant d'installer la bâche de protection sur l'habitacle. L'Edelweiss

est maintenant complètement conditionné pour son entreposage.

Il est maintenant passé midi et c'est l'heure du délicieux lunch qui a été concocté par Louise Gince et placé dans des plats « façon traiteur ». Maintenant que tout s'est déroulé sans le moindre problème et dans les temps prévus, c'est le moment de détente dans le salon du FBO de Chrono Aviation. Bien entendu, dans les discussions, il est question de l'Edelweiss et de son concepteur, Roland Duruble.

Puis, pour les deux pilotes, c'est le moment du départ et du retour à Neuville avec le Citabria. Quant à l'Edelweiss, il est désormais hébergé gracieusement par Chrono Aviation que les responsables de l'organisation remercient chaleureusement. Pour ceux qui veulent le voir, il se trouve le long de la clôture au 5900, route de l'Aéroport.



L'Edelweiss C-GIWY soigneusement entreposé chez Chrono Aviation (photo Pierre Gillard).

Le MAQ devient membre d'Aéro Montréal



Grappe aérospatiale du Québec

Depuis la fin juin, le MAQ est maintenant membre d'Aéro Montréal, la Grappe aérospatiale du Québec. Avec cette adhésion, les responsables souhaitent démontrer que l'organisation tient à faire partie intégrante de l'industrie de l'aérospatiale

et compte participer à sa mesure au développement et au rayonnement de celle-ci.

Sa présence au sein de la grappe comprendra une implication dynamique, puisqu'un représentant du MAQ devrait siéger au Chantier « Relève » d'Aéro Montréal. En effet, la passion de l'aviation et du spatial, menant éventuellement à une carrière, se développe très jeune. Il est donc opportun

d'offrir au grand public, et surtout au plus jeunes générations, la possibilité de faire connaissance avec l'industrie de l'aérospatiale.

Ceci est un des aspects fondamentaux du projet du MAQ qui doit être développé en symbiose avec les représentants de cette industrie majeure au Québec et au Canada. Participer au chantier « Relève » devrait permettre d'atteindre cet objectif.

Le MAQ déménage ...



Vue du nouveau local d'entreposage de 10' x 10' situé à Longueuil. Nul doute que l'espace libre va rapidement se remplir (photo Pierre Gillard)!

Traditionnellement, le 1er juillet est la date des déménagements au Québec. Cette année, le MAQ n'a pas failli à la règle en changeant de local aux minientrepôts à Longueuil. En effet, le local de 10' x 5', qui était

loué jusque-là, était devenu quelque peu exigu avec l'accroissement des collections entreposées du musée.

Nous avons donc demandé de pouvoir occuper un local de 10' x 10' ce qui a été pos-

sible, par coïncidence, le 1er juillet. C'est ainsi que Pierre Gillard et Jean Riffou ont déplacé tout le matériel entreposé sur une distance de ... cinq mètres. En effet, par chance, les deux locaux se situent dans le même couloir de l'entrepôt. Tout un déménagement !



Transfert des boîtes sur une distance de 5 mètres (photo Pierre Gillard)!

Récupération des dernières pièces du CF-100 du MAQ à Ottawa

Le vendredi 16 juillet 2021, Jean Riffou et Pierre Gillard se sont rendus au Musée canadien de la guerre à Ottawa afin de récupérer les dernières pièces de l'Avro CF-100 Canuck Mk. 5D #100760 qui s'y trouvaient encore.

Normalement, cette opération aurait dû avoir lieu bien avant, mais le COVID avait mis celle-ci sur pause pour de longs mois. Le matériel récupéré comprend essentiellement des panneaux de jointures ainsi que la perche du tube Pitot. Malheureusement cette dernière a dû être coupée lorsque l'avion a été démonté de son socle à Saint-Hubert en 2011. Nous pensons, toutefois, qu'il devrait être possible d'en refabriquer une nouvelle sans trop de difficultés le moment venu.

En haut : Michael Miller du Musée canadien de la guerre et Jean Riffou du MAQ lors du chargement des pièces du CF-100 à Ottawa. Ci-contre : les dernières pièces du CF-100 sont chargées dans la voiture de Jean Riffou (photo Pierre Gillard).



Une rencontre et fête des membres du MAQ en septembre !

Du fait de la pandémie, on ne vous apprend rien, aucune activité de socialisation n'a pu avoir lieu depuis plus d'un an et demi. Toutefois, maintenant que la majorité des mesures restrictives et de confinement sont levées,

il est désormais possible d'organiser une petite fête de jardin et de terrasse afin que les membres du MAQ puissent enfin se rencontrer autrement que par Teams ou Zoom. Celle-ci aura lieu le samedi 18 septembre 2021

à compter de 11h00 au 2814 Belcourt à Longueuil J4M 1Y7. Un lunch style buffet sera servi. Si vous souhaitez y participer ou même donner un coup de main, merci de prendre contact avec Louise Gince : louise@maq-qam.ca

Don d'un hélicoptère électrique Kitty Hawk Flyer



Le Flyer « 003 » photographié en vol aux États-Unis (photo Kitty Hawk).

Un peu moins de deux semaines après la livraison de l'avion de construction amateur Roland Duruble RD02A Edelweiss C-GIWY, voici qu'un autre aéronef rejoint la collection du Musée de l'aérospatiale du Québec: un hélicoptère électrique (eVTOL dans le jargon anglophone, ou ADAVé « Aéronef à décollage et atterrissage vertical électrique » en français), rien de moins ! Celui-ci a été livré le vendredi 23 juillet dernier par camion au Terminal Lux à l'aéroport de Saint-Hubert depuis Mountain View en Californie.

Il s'agit, en fait d'un modèle « Flyer » construit par Kitty Hawk, une entreprise établie à Palo Alto en Californie. Plusieurs ingénieurs ayant participé à la conception du Flyer ont fait partie, à l'époque, de l'équipe « Aero-

Velo Atlas » de l'Université de Toronto. Il y a donc un peu de sang canadien dans cet aéronef avant-gardiste et de haute technologie.

Actuellement, le Flyer est avantageusement remplacé par le nouveau concept de Kitty Hawk : le Heaviside.

C'est la raison pour laquelle plusieurs Flyer sont donnés à des musées. Le MAQ est donc très heureux de compter parmi ceux choisis par Kitty Hawk pour recevoir un exemplaire du Flyer.

Le Flyer donné au MAQ porte le numéro de série F26095 et n'est plus en état de vol. Ses batteries ainsi que son électronique ont, en effet, été démontées avant son expédition. Il servira, dès lors, d'appareil de démonstration statique et rentrera parfaitement dans le cadre de l'objectif principal du MAQ qui consiste à présenter au grand public chaque aspect de l'industrie de l'aérospatiale. Ainsi, avec l'acquisition du Kitty Hawk Flyer, c'est l'aspect du développement et de l'ingénierie des technologies les plus modernes qui va pouvoir être valorisé.



Arrivée du Flyer à Saint-Hubert en provenance de la Californie le vendredi 23 juillet 2021 (photo Pierre Gillard).

En attendant de pouvoir être mis en exposition, le Flyer demeurera entreposé chez LUX FBO à l'aéroport de Saint-Hubert. Pour une seconde fois en quelques semaines, c'est donc une entreprise du groupe Chrono qui donne un petit coup de pouce au MAQ. Un tout grand merci doit, dès lors, être adressé aux frères Gagnon ainsi qu'à leurs employés pour leur soutien indéfectible.

Les responsables du MAQ tiennent, bien entendu, à remercier également très chaleureusement toute l'équipe de Kitty Hawk pour ce magnifique don « hi-tech ».

Maintenant, j'imagine que vous êtes impatients de voir ce qu'il y a dans la caisse ... La suite au prochain numéro!



Le Flyer est maintenant confié aux bons soins de LUX FBO chez qui il est entreposé en attendant de lui trouver un lieu d'exposition (photo Pierre Gillard).

Quelques liens au sujet de Kitty Hawk et du Flyer :

- [Site officiel de Kitty Hawk.](#)
- [Informations au sujet du Flyer](#) (Electric VTOL News).

Le coin « photo » ...



FM-1125 Canadair CL-41G Tebuan MSN 2200, Malaysian Air Force (TUDM) - Sungai Besi Airport (Sempang Air Force Base) - Kuala Lumpur - WMKF - 30-03-2015 (photo Pierre Gillard).

En vue de la prochaine exposition à l'ÉNA ...



En vue de la prochaine exposition prévue dans la vitrine du MAQ à l'École nationale d'aéro-technique, Marc Émond et Édouard Painchaud sont allés enlever tous les objets, maquettes et cadres de la précédente le 19 juillet dernier. Vous découvrirez la suite dans la prochaine édition (photos Pierre Gillard)!

Membre corporatif :



[Site Internet](http://www.cpaq-aero.com)

Devenez vous aussi membre corporatif du MAQ !

Responsables 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

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

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

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

Rédaction et mise en pages : Pierre Gillard.

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

Boutique



Autocollants : 2,00 \$

Livre Datoka #12253 : 42,00 \$.

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

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

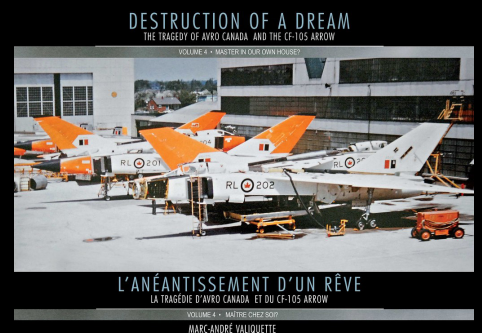
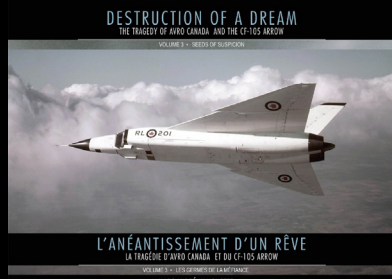
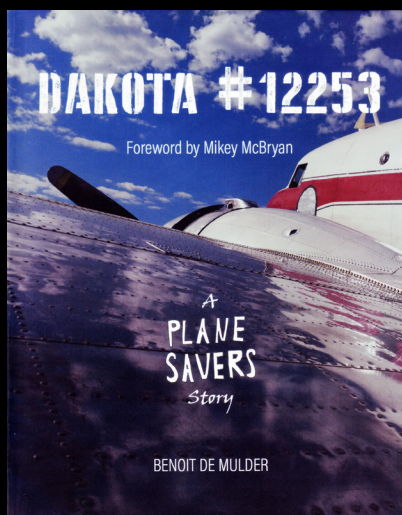
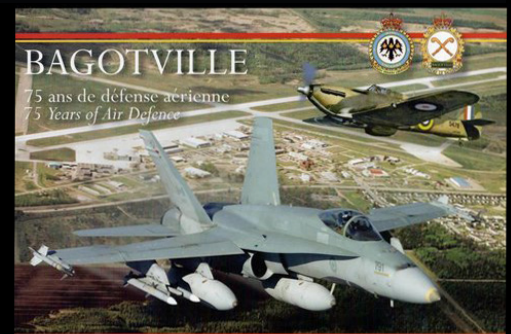
Livre Bagotville - 75 ans de défense aérienne : 40,00 \$.

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

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

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

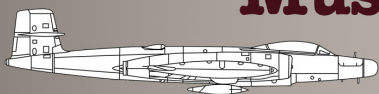
Livre Sentinelle supersonique : 5,00 \$.



Pour nous rejoindre :

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 innovatrices 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 au 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