

MAQ Express No. 18

Le magazine des membres du Musée de l'aérospatiale du Québec - Juin 2023

Le mot du Président



Lors de l'Assemblée générale des membres du 8 juillet prochain, cela fera un an que j'aurai occupé la fonction de président du Conseil d'administration par intérim. Ce sera pour moi aussi le terme de ce mandat que je souhaitais le plus court possible, un successeur ayant été trouvé. Le nom du futur président du Musée de l'aérospatiale du Québec sera donc officiellement dévoilé après la tenue de l'assemblée générale.

C'est donc, pour moi, le moment de réaliser un bilan de l'année écoulée depuis juillet 2022 et particulièrement de ces derniers mois où beaucoup de choses ont favorablement évolué dans notre projet de bâtir à l'aéroport de Saint-Hubert un musée

qui se veut devenir la vitrine de l'industrie de l'aérospatiale du Québec et du Canada.

Tout d'abord, au niveau des finances, nous allons réaliser notre meilleur exercice depuis la création du MAQ en août 2018. En effet, nous allons très certainement terminer en boni tout en allant réduit la dette d'environ 30%. Ceci a pu être réalisé essentiellement grâce à deux dons privés, mais aussi grâce à l'appui de deux ministres provinciaux, par le biais de leur budget discrétionnaire. Bien entendu, les cotisations des membres et les quelques ventes effectuées lors d'activités publiques complètement l'essentiel des recettes.

En ce qui concerne les collections, celles-ci ont continué à s'accroître notamment grâce à plusieurs dons de l'École nationale d'aérotechnique ainsi que de personnes privées que nous remercions. Nous avons parlé de ceux-ci dans nos précédentes éditions.

Du côté des aéronefs, comme vous le savez maintenant, à la fin de l'an dernier, nous avons reçu le planeur Mortensen 1PM C-GUOW, ce qui porte notre inventaire à quatre appareils, tous uniques au monde ou au Canada. Disposant depuis peu d'un emplacement relativement adéquat, la restauration de ce planeur a pu débuter à l'aéroport de Saint-Hubert sous la supervision de notre coordonnateur de ce projet. Vous pourrez trouver d'autres informations à ce sujet dans les pages qui suivent.



La restauration du planeur Mortensen 1PM C-GUOW a débuté sur le site de l'ÉNA à l'aéroport de saint-Hubert (photo Pierre Gillard).



Le projet de GPU AFSG-1 réalisé à l'ÉNA (photo Pierre Gillard).

Ceci m'amène à parler des infrastructures. Vous verrez dans ce numéro que l'ÉNA nous a cédé un conteneur maritime de 40 pieds placé sur sa propriété, ce qui nous permet de progresser dans la Phase 1 de nos souhaits en matière d'infrastructures. Dans ce conteneur, un espace de travail est en cours d'aménagement lui permettant d'avoir une affectation mixte d'entreposage et d'atelier.

Nous sommes en voie, également, de clôturer le dossier de l'acquisition du simulateur de vol CAE « Twin Engine » de 1958. En effet, si, au départ, il s'agissait d'un don, l'opération s'est transformée en achat du dit simulateur. Heureusement, nous avons pu compter sur le soutien indéfectible de CAE. À noter que, si le simulateur devait être exposé chez un partenaire à Montréal, ce dernier a dû réviser ses plans suite à des imprévus, ce qui nous force pour le moment à le

garder entreposé chez CAE à Montréal.

Les deux projets de remise en état de groupes d'alimentation électrique « GPU » ont également progressé dans le cadre d'activités étudiantes à l'ÉNA. Celui concernant l'AFSG-1 est quasi achevé et le second MMG-1A, commandité par Bell Textron Canada, en est à sa phase de planification.

Helicraft et Pascan nous ont également offert quelques vols qui pourront être tirés au sort parmi nos nouveaux membres ou ceux ayant renouvelé leur adhésion. Ceci illustre le soutien que certaines entreprises locales désirent apporter au MAQ. Chrono Aviation, a, pour sa part, renouvelé son adhésion en qualité de membre corporatif.

Pour ce qui est du futur de l'organisation, celui-ci passera par une très probable fusion avec la Fondation

Aérovision Québec qui poursuit un objectif semblable au nôtre tout en ayant des activités n'entrant pas en concurrence avec celles du MAQ. Il est donc logique qu'une alliance ait lieu afin de renforcer la dynamique de la création d'un unique musée à Saint-Hubert. « L'union fait la force » dit le dicton ... Nous comptons le mettre en application !

Enfin, un contact extrêmement positif a été établi avec la Ville de Longueuil qui semble voir favorablement un projet de création d'un musée dédié à l'aérospatiale sur son territoire. Nous espérons que des développements tangibles pourront avoir lieu au cours des prochains mois.

Bref, l'exercice 2022-2023 a été fort riche en événements qu'il a fallu gérer au cas par cas. Ceci n'aurait pas été possible sans l'implication de plusieurs membres littéralement voués à la cause du MAQ. Qu'ils en soient mille fois remerciés. Personnellement, je vous dirais que c'est la première fois depuis la création de l'organisation que je note autant d'avancées significatives dans nos projets. L'avenir semble donc prometteur. C'est ce que l'on se souhaite pour l'exercice 2023-2024 !

Pierre Gillard,
Président du Conseil
d'Administration (ai).

Une première infrastructure pour le MAQ !

L'École nationale d'aérotechnique nous a fait un magnifique cadeau sous la forme d'un conteneur maritime de 40 pieds. Ce don est arrivé à point nommé, car nous avions prévu d'en acquérir un pour entreposer le planeur Mortensen. Qui plus est, il pourra demeurer en place sur le site de l'École car, situé dans un recoin de la propriété, il ne dérange aucunement les activités de l'institution. Aucune manutention ou transport n'a donc été requis. Par ailleurs, le conteneur est équipé d'un circuit d'éclairage ainsi que d'une ventilation naturelle, un atout pour de l'entreposage. Bref, c'est un conteneur « de luxe » que nous avons reçu !

Ce faisant, il s'agit de la première infrastructure qui appartient au MAQ ! Son vaste espace intérieur permet de ranger le planeur Mortensen tel que prévu, mais des étagères également cédées par l'ÉNA permettent d'entreposer un peu de matériel. Deux établis font aussi partie du lot, ce qui fait qu'un petit espace de travail a pu être aménagé. Enfin, afin de rendre le lieu plus agréable et lui donner une allure bien plus propre, Frédéric Morin a fait un peu de ménage tandis que Pierre Gillard et Édouard Painchaud ont recouvert le plancher avec des panneaux d'OSB. En effet, ce dernier avait un certain vécu et était par endroit imbibé d'huile.



En haut : Intérieur du conteneur lors de la prise en charge. Ci-dessus : Le conteneur avec son nouveau plancher prêt à accueillir du matériel à entreposer ainsi que le planeur Mortensen 1PM C-GUOW (photos Pierre Gillard).

Ainsi, depuis le passage de nos trois membres, l'intérieur a une petite allure de (presque) neuf !

Il va rester maintenant à repeindre l'extérieur du conteneur avec une couleur

neutre afin de le rendre visuellement plus agréable. Appel aux membres sera lancé prochainement !

Les aventures de notre planeur Mortensen 1PM C-GUOW ...



Le toit de la remorque contenant le planeur n'a pas résisté au verglas et à la chute de branches d'arbres (photo Stéphane Drolet).

Lors de l'épisode précédent remontant à l'an dernier, nous avons effectué une inspection du planeur à Vaudreuil-Dorion et le coordonnateur du projet, Stéphane Drolet, avait été mettre en place plusieurs protections afin qu'il puisse passer l'hiver sans problème à l'abri dans sa remorque. Et tout a bien été jusqu'au mercredi 5 avril 2023, moment où un sérieux épisode de pluie ver-



Le toit de la remorque, en s'effondrant, a endommagé la verrière de l'habacle du planeur (photo Stéphane Drolet).

glaçante s'est abattu sur le Québec. Se faisant, le toit de la remorque abritant le planeur s'est effondré sur celui-ci endommageant légèrement la verrière.

Lorsque Stéphane est retourné voir le planeur en vue de préparer son transport vers Saint-Hubert le 28 avril dernier, il a donc eu la mauvaise surprise de constater les dégâts causés probablement autant par le verglas que par la chute de branches d'arbres. Ce jour-là, ainsi que le lendemain, il a dès lors entrepris de sécuriser le fuselage du planeur en dehors de sa remorque partiellement démolie en l'emballant soigneusement. Il a également placé les quatre éléments d'ailes de façon sécuritaire et les a protégés à l'aide de bâches.

Si, initialement, nous avions prévu l'opération de transport durant la seconde moitié du mois de mai, vu la situation, nous avons décidé de l'anticiper. Fort heureusement, l'École nationale d'aérotechnique, qui nous offre

En haut : La remorque, tombant littéralement en ruine, permet de dévoiler le planeur Mortensen 1PM.

Au centre et ci-contre : La partie avant du fuselage est soigneusement emballée la protégeant des intempéries et la conditionnant pour le transport.

(Photos Stéphane Drolet).





À gauche : L'empennage est lui aussi adéquatement emballé. À droite : Les quatre éléments d'ailes sont préparés et protégés de telle manière à être prêts en vue du transport (photos Stéphane Drolet).

un conteneur de 40 pieds installé sur son site afin d'entreposer correctement le planeur, nous permet d'en prendre possession de façon quelque peu anticipée. Nous

en profitons pour remercier Monsieur Pascal Désilets, Directeur de l'École, et Pascale Racine, Gestionnaire administrative aux opérations et à la maintenance, pour leur



Un support réalisé en 2x4 est préparé en vue du transport du fuselage (photo Stéphane Drolet).

compréhension et leur collaboration.

La première phase de l'opération de transport du planeur se déroule le samedi 6 mai 2023 ... En même temps que le couronnement du Roi Charles III; nous devrions nous en souvenir ! Vers 10h00, Stéphane rejoint Jean-Pierre Germain et Yvan Mathieu, deux membres venus prêter main forte à Vaudreuil-Dorion afin de charger les quatre éléments d'ailes sur une remorque louée de 18 pieds de long attelée à son véhicule personnel. L'opération se déroule sans aucune difficulté, les quatre morceaux étant adéquatement espacés avec des nouilles de piscine et sanglés sur la remorque de façon sécuritaire.

Simultanément, il en profite pour préparer une structure de soutien en bois en vue du transport du fuselage prévue deux semaines plus tard. Puis, après avoir été se restaurer, il se met en route pour Saint-Hubert.

En début d'après-midi, le convoi arrive à l'ÉNA. Sur place, Louise Gince, Pierre Gillard et l'infatigable Édouard Painchaud aident Stéphane à décharger les quatre morceaux d'ailes et à les entreposer dans le conteneur. Le matin même, Pierre et Édouard avaient refait le plancher du conteneur. C'est ce qui s'appelle de la coordination et du travail d'équipe. Puis « Beer O'Clock » est arrivé !

Durant les jours qui suivent, Pierre Gillard, aidé par Édouard Painchaud, assemble à l'aide de morceaux de 2x4 deux chariots à roulettes destinés à soutenir et à déplacer facilement les quatre éléments d'ailes du planeur. Le tout est ensuite peint en « jaune MAQ » !

L'opération de transport du fuselage a lieu le samedi 20 mai 2023. Stéphane Drolet est donc de retour à Vaudreuil-Dorion en matinée. Aujourd'hui, il est aidé par deux bénévoles, Philippe Bernard et Blake Eaton. Ensemble, ils chargent le fuselage du planeur sur une magnifique remorque-platneau de 24 pieds à inclinaison hydraulique louée, tout comme la précédente, chez Location Remorque Laval. Le grand luxe !

Afin de maintenir la stabilité du fuselage sur la remorque, Stéphane a préparé une solide structure réalisée en 2x4. Une fois le tout bien attaché, le convoi a fière allure.

En haut : Arrivée à l'ÉNA de notre Coordonnateur du projet Mortensen, Stéphane Drolet, avec les quatre éléments d'ailes du planeur.

Au centre et ci-contre : Sans attendre, les ailes sont déchargées par Stéphane Drolet, Louise Gince et Édouard Painchaud pour être entreposées dans le conteneur du MAQ.

(Photos Pierre Gillard).





Céline, la liquidatrice de la succession de Peder Mortensen, l'ingénieur concepteur du planeur, assiste à toute l'opération également.

En chemin, toutefois, Stéphane et Philippe doivent s'arrêter à deux reprises ... La première fois, pour enlever un bout de bâche qui menace de s'envoler sur l'autoroute et ensuite, par la police, car la plaque d'immatriculation de la remorque est tombée ou a été arrachée. Heureusement, une fois les vérifications effectuées avec l'entreprise de location, le convoi peut se remettre en route et sans contravention. Ouf !



C'est donc vers 14h30 que le planeur arrive à sa nouvelle destination en franchissant l'entrée de l'École nationale d'aérotechnique. Sur place, Stéphane et Philippe sont rejoints par Louise Gince, Pierre Gillard et Édouard Painchaud.



En haut : Les ailes sont rangées dans le conteneur du MAQ dont le plancher a été rénové le matin même (photo Pierre Gillard).

Au milieu : Deux chariots destinés à l'entreposage des quatre éléments d'ailes sont réalisés à l'aide de 2x4 (photo Pierre Gillard).

Ci-contre : Philippe Bernard, Céline Chartier et Blake Eaton après le chargement du fuselage à Vaudreuil-Dorion (photo Stéphane Drolet).



Le fuselage du planeur étant solidement arrimé à la remorque-plateau de 24 pieds, le convoi peut quitter Vaudreuil-Dorion à destination de Saint-Hubert (photo Stéphane Drolet).

L'équipe de bénévoles du MAQ s'affaire ensuite à décharger précautionneusement le fuselage du planeur. Le plateau inclinable de la remorque facilite très certainement l'opération.

Puis, le fuselage est rangé dans le nouveau conteneur du MAQ situé sur la propriété de l'ÉNA. Mission accomplie; le planeur Mortensen 1PM C-GUOW, un appareil unique au monde, est maintenant en sécurité et à l'abri. Désormais, les quatre aéronefs du MAQ sont rassemblés sur l'aéroport de Saint-Hubert.

La prochaine opération va maintenant consister à essayer de réassembler le planeur afin de découvrir comment les quatre éléments d'ailes sont attachés



Stéphane Drolet est le coordonnateur du projet Mortensen. Le planeur est dans de bonnes mains ! (Photo Pierre Gillard).



au fuselage et comment les commandes de vol fonctionnent. Ne disposant à peu près d'aucune documentation technique, un manuel d'instruction va devoir être rédigé sur base des observations qui seront effectuées.

Globalement, l'état général de l'aéronef semble bon, même si le projet ne semble pas avoir été mené à son terme. Beaucoup de travail de finition et de « cosmétique » devra donc être effectué afin de donner au planeur tout le lustre qu'il mérite.



Par ailleurs, suite à une première inspection, aucune plaque de fabricant n'a pu être trouvée. Afin de nous mettre en conformité avec le Règlement de l'aviation canadien, nous allons devoir en graver une pour la fixer à la structure du planeur vu que ce dernier est officiellement immatriculé.



Le samedi 10 juin 2023 se déroule la première journée effectivement dédiée à la remise en état du fuselage du planeur par plusieurs bénévoles membres du musée, toujours sous la supervision de Stéphane Drolet, le coordonnateur du projet.

La première tâche du jour consiste à remplacer le gabarit soutenant le fuselage

Trois vues montrant le déchargement du planeur à l'aéroport de Saint-Hubert (Photos Pierre Gillard).

du planeur, qui avait été construit par Stéphane à Vaudreuil-Dorion en vue du transport (voir épisode précédent !), par un chariot à roulettes réalisé par Pierre Gillard. Cette opération se découle sans difficulté et aucun ajustement n'est requis, ce qui n'était pas nécessairement garanti. En effet, les mesures avaient été prises sur le fuselage dans le conteneur et le chariot avait été construit sur base de ces mesures dans le garage de Pierre sans option de validation à chaque étape.

Puis, il faut sortir le planeur pour la suite des opérations. Un plan incliné est improvisé afin que le chariot soutenant le fuselage du planeur puisse franchir sans trop de difficulté le bord du plancher du conteneur. D'ailleurs, sur base de ce modèle improvisé réalisé avec une planche d'une ancienne étagère démontée, Pierre Gillard et Édouard Painchaud, le lendemain, en construiront une « version définitive ».

Le principal objectif de cette première journée de travail effective sur le planeur est simplement de le laver et de nettoyer l'intérieur du fuselage. Aspirateur, savon et brosses à vaisselle sont utilisés à plein rendement par Stéphane et les deux membres bénévoles présents, Claudiu et Jonathan. Pour ma part, je m'occupe essentiellement des photos ainsi que de la réalisation de séquences vidéo en 4K avec



Une fois le fuselage sorti du conteneur, la verrière est démontée de même que les sangles de la ceinture de sécurité (photo Pierre Gillard).

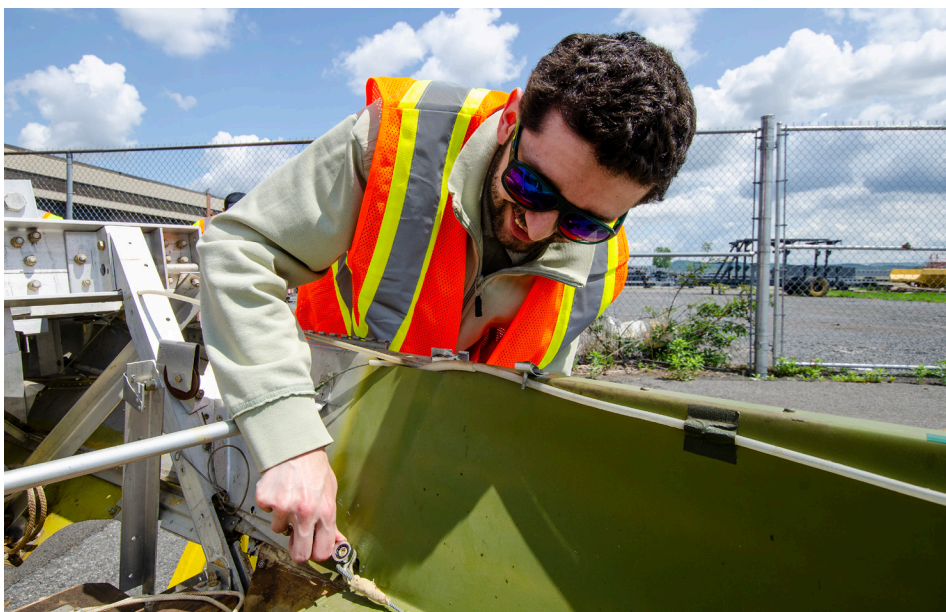
une caméra GoPro (quelle invention géniale !)

Vers 12h30, Louise arrive avec le pique-nique qu'elle a concocté et préparé pour l'occasion depuis plusieurs jours. Celui-ci fait l'unanimité et est très apprécié ! Au MAQ, on soigne ses membres aux petits oignons !

Une fois le nettoyage principal achevé, plusieurs pièces et petits composants sont démontés et soigneusement étiquetés. La coque, dans laquelle le pilote prend place, est aussi partiellement démontée afin de dégager des accès sur les côtés où plusieurs décennies de crasse s'est accumulée. Cette der-



Le pique-nique préparé par Louise Gince est unanimement apprécié ! (Photo Pierre Gillard).



En haut : Claudiu démonte une attache de la ceinture de sécurité. Au centre : Stéphane et Jonathan en pleine opération de nettoyage de l'intérieur du fuselage. Ci-dessus : Le fuselage au terme de la première journée de travail. (Photos Pierre Gillard).

nière est, bien évidemment évacuée et l'espace dégagé lavé.

On profite aussi de l'occasion pour voir comment le planeur est conçu, notamment en ce qui concerne les commandes de vol. Un walkaround photographique est réalisé et des clichés de détails sont pris afin d'avoir des références, notamment en vue de la planification de la suite des travaux.

Pour ma part, je suis très satisfait de cette première journée de remise en état du planeur Mortensen qui revêt un certain côté émotionnel après presque cinq années d'existence du MAQ. En effet, pour la première fois, une activité de restauration d'aéronef a eu lieu, ce qui est quand même la base pour un projet de musée dédié à l'aérospatiale ! Sachez que, vous aussi, vous pouvez soutenir ce projet en devenant membres du MAQ et éventuellement bénévoles.

Il y a donc encore beaucoup de pain sur la planche avant de pouvoir considérer le planeur Mortensen comme étant en état de présentation. Nul doute que Stéphane fera régulièrement appel aux membres afin de lui donner un coup de main au cours des mois à venir !

[Toutes les photos ici !](#)

Visite de la tour de contrôle de Saint-Hubert



Sophie Robert (à droite sur la photo), contrôleur du trafic aérien à la tour de contrôle de l'aéroport de Saint-Hubert, répond à toutes les questions des visiteurs (photo Pierre Gillard).

En ce mercredi 3 mai 2023, la météo est loin d'être clémente : il fait nuageux et il pleut. Et c'est une bonne chose ! En effet, une visite de la tour de contrôle de l'aéroport de Saint-Hubert est organisée ce jour-là autant pour les étudiants de l'École nationale d'aérotechnique que pour les membres du Musée de l'aérospatiale du Québec. Et vu qu'il fait mauvais temps, il y a très peu de vols et, dès lors, les contrôleurs du trafic aérien sont beaucoup plus à l'aise pour recevoir de la visite que lors de journées bien achalandées où l'on peut enregistrer jusqu'à 800 à 1000 mouvements par jour.

Deux groupes de visiteurs ont été formés, chacun demeurant une heure à la tour de contrôle. Ils sont accueillis par Sophie Robert, une des quatre contrôleuses du trafic aérien affectées à Saint-Hubert. Et elle n'est pas avare en explications. Dans l'assemblée, il y a quelques pilotes et, dès lors, la discussion devient très technique et des aspects de procédures de communication radio sont abordés. D'ordinaire, ce sont deux mondes qui se parlent sans se voir ! Là, ils peuvent enfin se rencontrer !

Ce jour-là, ce sont les pistes 06 qui sont en usage et le premier groupe assiste à

l'arrivée du Boeing 737 « Matte Black 793 » de Chrono Aviation ainsi qu'au départ d'un Bell CH-146 Griffon de l'Escadron 438. Quant au second groupe, il a la chance d'observer le décollage d'un autre Boeing 737 de Chrono, « Matte Black 790 » à destination d'Iqaluit, ainsi que d'un second Bell CH-146 Griffon de l'Escadron 438. Ainsi, personne n'est lésé ! Par contre, pour les photos, la pluie ne facilite pas les choses, mais la vue depuis la terrasse circulaire ceinturant la tour est imprenable, comme on dit. Quelques vues se révèlent toutefois spectaculaires !



Le contrôleur du trafic aérien Alexis Chancerel, en charge des fréquences « sol » et « tour », reste vigilant et concentré même s'il y a peu de mouvements ce jour-là (photo Pierre Gillard).

Pendant que Sophie répond aux nombreuses questions des visiteurs, son collègue Alexis Chancerel gère les communications autant sur la fréquence « tour » que

sur la fréquence « sol ». Il est assis à un poste de travail faisant face aux approches des deux pistes 06. Sur deux écrans, il dispose d'une image radar de tous les aéronefs évoluant dans la région. Sur un troisième, il peut voir toutes les informations relatives à tous les avions dont il a la charge. Disons qu'aujourd'hui, les écrans sont assez vides !



Les deux groupes de visiteurs étaient essentiellement constitués d'étudiants de l'École nationale d'aérotechnique auxquels s'étaient joints quelques membres du MAQ (photo Pierre Gillard).

Parmi les questions émanant des étudiants de l'ÉNA, il y a celle relative aux requis ainsi qu'aux formations à effectuer en vue d'exercer le métier de contrôleur aérien. En effet, celui-ci semble attirer plusieurs parmi les jeunes

présents. Ici aussi, Sophie explique avec beaucoup de détails cette possibilité de carrière fort intéressante chez NAV Canada.

Bref, cette expérience de visite conjointe entre l'ÉNA et le MAQ s'est révélée être un succès qu'il conviendra de renouveler dans le futur.

Les responsables du MAQ tiennent à remercier Sophie Robert ainsi que ses collègues, notamment Alexis Chancerel, pour l'excellent accueil des deux groupes de visiteurs.



En haut à droite : Les étudiants de l'ÉNA sont très attentifs aux explications données par Sophie Robert (photo Pierre Gillard).



À partir de la terrasse extérieure ceinturant la tour de contrôle, les visiteurs ont pu observer quelques mouvements comme les décollages du Boeing 737-247 « Matte Black 790 » de Chrono Aviation ainsi que du Bell CH-146 Griffon « 407 » de l'Escadron tactique d'hélicoptères 438 de l'Aviation royale canadienne (photos Pierre Gillard).



**Gagnez des vols sur les ailes
d'Helicraft et de Pascan Aviation
en devenant membre du MAQ !**



Un morceau du revêtement du R-100 exposé à Saint-Hubert



Plaque murale souvenir du R-100 telle qu'exposée à l'entrée du HUB FBO à Saint-Hubert (photo Pierre Gillard).

Après un voyage de 79 heures passé essentiellement au-dessus de l'Atlantique, c'est le 1er août 1930 que le dirigeable britannique R-100 rejoint son mât d'amarrage à l'aéroport de Saint-Hubert. Celui-ci a été construit spécialement pour l'occasion par la Canadian Vickers. Environ 40.000 per-

sonnes se déplacent pour voir son arrivée, semblerait-il. Mais, au total, on raconte que ce ne seront pas moins d'un million de curieux qui viendront voir le mastodonte volant jusqu'au 14 août 1930. 3.000 d'entre eux auront aussi la possibilité de le visiter. Une gare ferroviaire a même été aménagée en

bordure de l'aéroport spécialement pour l'occasion et La Bolduc « cartonne » avec sa chanson « Toujours l'R-100 ». C'est dire si l'effervescence est à son comble !

Cet événement quasi centenaire demeure bien ancré dans la mémoire collective de Saint-Hubert et de Longueuil. Ainsi, afin de perpétuer le souvenir de cette visite inoubliable, nos amis de la Fondation Aérovision Québec ont pris l'initiative de réaliser une plaque murale commémorative. La partie centrale de celle-ci consiste en un morceau de toile de l'enveloppe recouvrant le dirigeable issu de la collection du Dr. Jean-Claude Marcoux.

Le 8 mars dernier, à l'occasion d'une petite cérémonie inaugurale où le MAQ était représenté par ses membres Philippe Bernard et Louise Gince, cette plaque murale a été dévoilée sur un mur situé à l'entrée du bâtiment du HUB FBO situé sur l'aéroport de Saint-Hubert.

Lors de son allocution préalable au dévoilement de la murale commémorative, le président de la Fondation Aérovision Québec, Marc Tremblay, déclare ceci : « *La murale du R-100 que nous sommes sur le point de dévoiler aujourd'hui est une œuvre artistique unique en son genre. La pièce centrale de l'ouvrage est une preuve tangible des dangers qu'a*



Assemblée présente lors de l'inauguration de la murale souvenir du R-100 à l'aéroport de Saint-Hubert le 8 mars 2023 (photo Fondation Aérovision Québec).

dû vivre le R-100 lors de son voyage outre Atlantique il y a presque 93 ans de cela. Cette murale nous rappelle aussi le rôle primordial joué par l'aéroport de Saint-Hubert dans le développement

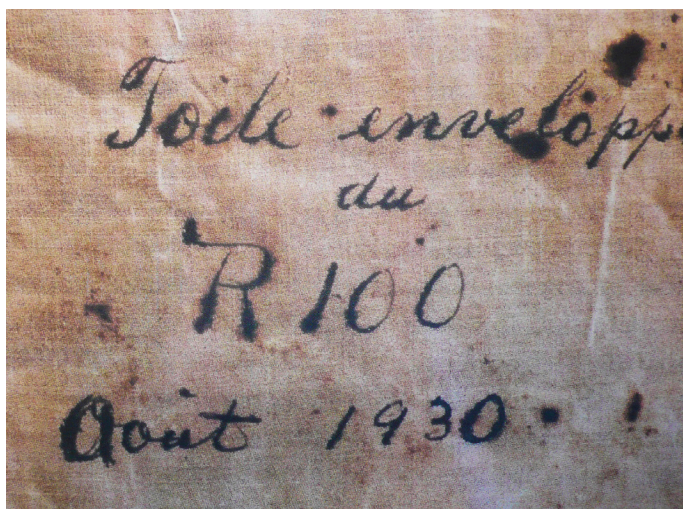
du transport aérien au Canada ».

Nous ne pouvons que féliciter la Fondation Aérovision Québec pour cette initiative visant à mettre en valeur la

riche histoire de l'aérospatiale de la Rive-sud de Montréal.



Fondation
Aérovision Québec



Vues de l'arrière (ci-dessus) et de l'avant (ci-contre) du morceau de toile inclus à la plaque murale souvenir du R-100 (photos Philippe Bernard et Pierre Gillard).

Nose Art (par Frédéric Morin)



Un bel exemple de Nose Art : « Dream Girl » peinte sur le nez du Douglas B-26C Invader 44-35733 exposé au Musée de la U.S. Air Force à Dayton, OH (photo Frédéric Morin).

Depuis plus de cent ans, les aviateurs ont décoré leurs avions, parfois pour les iden-

tifier à une unité ou pour les personnaliser d'une façon singulière.

Lors de la Première Guerre mondiale, la couleur rouge du Fokker DR.1 de Manfred von Richthofen est un exemple. Mais aussi l'escadrille Lafayette venant des États-Unis.



Un Spad VII de l'Escadrille Lafayette au Musée de la U.S. Air Force à Dayton, OH (photo Frédéric Morin).

La Seconde Guerre mondiale a bien sûr amené les fameux Flying Tigers avec leur P-40B Warhawk et leur gueule de requin peinte sur le capot moteur et la prise d'air. Les bombardiers avaient aussi leurs habitudes. Un peu pour protéger leurs jeunes équipages (la moyenne d'âge à bord d'un B-17 tournait autour de 22 ans!), mais aussi pour faire un rappel de leur région d'origine ou encore apporter une figure féminine dans leur unité, la pein-

ture ornait le métal du nez de l'avion. Malgré les apparences, beaucoup de ces représentations étaient faites avec un brin d'humour et de nostalgie.

Durant le second conflit mondial, Walt Disney a même participé activement à ce mouvement, fournissant des images pour les avions et aussi pour les « flying jackets » des équipages. Le plus connu étant l'escadrille Blanche-Neige (Snow-white) avec chacun des sept nains décorant les cockpits de B-24.

Cette tradition s'est poursuivie, dans l'ère supersoniques, sur les chasseurs, les bombardiers, mais aussi les avions de transport. Asbestos Alice est un exemple de tradition : cette figure appartenait à un B24 de la Seconde Guerre mondiale et se trouve maintenant sur un Lockheed C-130G de la U.S. Air Force.



Quelques belles représentations de Nose Art vues au Musée de la U.S. Air Force à Dayton, OH (de haut en bas) : Le Boeing B-29A Superfortress « Command Decision » s'étant illustré en Corée en abattant, notamment, cinq MiG ennemis, le Consolidated OA-10A Catalina « Snafu Snatchers » et le North American F-86D Sabredog « Dennis the Menace » (Photos Frédéric Morin).



Le « coin photo » ... (Par Eric Bannwarth)



Portant à la fois la livrée de l'Aviation royale canadienne et l'immatriculation koweïtienne 9K-APC, l'Airbus A330-243 MSN 1653 a été photographié le 1er juin 2023 à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Il revenait de l'atelier de peinture situé à Châteauroux-Déols en France. On peut noter le numéro « 002 » sur le nez préfigurant le code militaire « 330002 » attribué à cet avion. Celui-ci avait été livré en août 2015 à Kuwait Airways et a été retiré du service le 6 février 2023. Il s'agit d'un des deux appareils acquis d'occasion pour assurer les transports VIP. À noter que le second A330 VIP, le futur « 330001 », est encore à Bâle aux couleurs de Kuwait Airways et avec l'immatriculation 9K-APD (MSN 1678). Ces deux A330 devraient être théoriquement suivis de quatre autres, acquis neufs cette fois-ci, en version MRTT. (Photo Eric Bannwarth).



Découvrez l'extraordinaire collection de photos d'Eric Bannwarth en [cliquant ici](#) !

Le 9 février 2023, Eric Bannwarth a eu l'occasion de photographier ce même Airbus à son arrivée à l'aéroport de Bâle-Mulhouse alors qu'il portait encore la livrée intégrale de Kuwait Airways. (Photo Eric Bannwarth).

Une nouvelle Journée du patrimoine aérospatial !

Notez-le à vos agendas : le dimanche 1er octobre prochain se déroulera la seconde « Journée du patrimoine aérospatial de Saint-Hubert/Longueuil ». Tout comme pour la précédente édition qui s'était tenue le 28 septembre 2019, cet événement ouvert au grand public et gratuit est organisé conjointement par le MAQ et la Ville de Longueuil à l'École nationale d'aérotechnique à l'aéroport de Saint-Hubert.

Si, de manière générale, cette journée sera calquée sur la précédente (on ne change pas une recette qui fonctionne !), nous espérons, cette année, avoir plus d'aéronefs exposés à l'extérieur sur le tablier de l'ÉNA. Vous pourrez trouver, sous peu, l'horaire détaillé ainsi que toutes les informations relatives à cet événement sur le site Internet du MAQ, à l'onglet « Activités ».

Plusieurs partenaires collaborent également à la réalisation de la Journée du patrimoine aérospatial 2023. Parmi eux, citons l'École nationale d'aérotechnique, la Fondation Aérovision Québec, le Musée de l'aviation de Montréal et la Société historique et culturelle du Marigot.

À noter que, cette année, Madame Geneviève Héon sera la présidente d'honneur de l'événement. Madame Héon est Conseillère municipale, Responsable associée au développement économique et à l'innovation et Présidente du Conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil (RTL). Elle déclare :

« La Ville de Longueuil est fière de s'associer à la Journée du patrimoine de l'aérospatial. Je souhaite contribuer activement à faire découvrir



Madame Geneviève Héon sera la présidente d'honneur de la Journée du patrimoine aérospatial 2023 (photo Ville de Longueuil).

l'évolution de ce secteur, d'hier à aujourd'hui. Le savoir-faire et l'ingéniosité de nos pionnières et de nos pionniers en aéronautique ont contribué au développement de notre ville, en plus de la positionner stratégiquement à l'international ».

« Durant cette journée, plusieurs activités sont prévues, dont des expositions, des kiosques sur l'histoire de l'aéroport et de l'industrie locale, en plus de la présence de plusieurs historiens ».

« Une belle activité en famille ! »

Tous les ingrédients sont ainsi réunis afin de faire de cette Journée du patrimoine aérospatial 2023 un succès. Nous vous attendons nombreux !



Tout comme en 2019, c'est l'ÉNA qui sera l'hôte de la Journée du patrimoine aérospatial 2023 (photo Jean-Charles Hubert).

Soutien du ministre Pierre Fitzgibbon



Le MAQ a récemment bénéficié d'un montant de 3.000 \$ attribué à notre organisation par Monsieur Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, ministre responsable du Développement économique régional et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal.

Cette somme contribuera, bien évidemment, à la poursuite et au développement des activités ainsi que des projets du MAQ. Merci, donc, à Monsieur Pierre Fitzgibbon ainsi qu'à notre membre Cyril Chambon qui a effectué les démarches administratives auprès du ministre.

Un nouvel article au sujet du Hangar Flight Museum



Cela faisait un bout de temps que nous n'avions pas diffusé de nouvel article. Un voici donc un à propos du Hangar Flight Museum situé à l'aéroport de Calgary.

L'article de 16 pages est disponible au format PDF sur le site du MAQ à l'onglet « L'aérospatiale au Canada », dans le répertoire « [Articles et reportages](#) ».

Il fait suite à la visite de trois de nos membres en Alberta en mars dernier. À cette occasion, ils avaient pu découvrir ce très beau musée fort intéressant. Nous vous convions, donc, par cet article, à suivre leur trace.

Bonne lecture !



Prochaine fête des membres du MAQ



Notez la date du 8 juillet 2023 dans vos agendas ! En effet, à compter de 11h00,

après la tenue de l'Assemblée générale, aura lieu la fête des membres du MAQ 2023.

Comme pour la précédente édition, celle-ci se déroulera sous la forme d'un pique-nique convivial et familial au 2814 Belcourt, à Longueuil, J4M 1Y7. Un barbecue au charbon de bois sera mis à disposition des adeptes de la

chose pour cette activité à caractère convivial.

Bien entendu, tous les membres et leur famille sont les bienvenus. Il est, toutefois, demandé d'annoncer préalablement votre participation à Louise : louise@maq-qam.ca.

Il ne reste plus qu'à espérer une météo favorable !

Présence du MAQ à l'événement « Vins de prestige » à l'ÉNA

Le jeudi 1er juin 2023 avait lieu le traditionnel événement « Vins de prestige » organisé par la Fondation du Cégep Édouard-Montpetit à l'École nationale d'aérotechnique. Il s'agissait, en fait, d'une soirée-bénéfice destinée à récolter des fonds pour cette dernière.

L'événement s'est déroulé en deux phases : La première consistait dans un cocktail se déroulant dans le hangar A22A de l'école à compter de 17h30 et, la seconde, à partir de 19h00, était le repas proprement dit à de magnifiques tables montées dans le hangar A22.

Lors du cocktail, nos membres Louise Gince et Pierre Gillard représentaient le MAQ à un petit kiosque dont le but était de montrer l'implication de notre organisation dans les activités étudiantes de l'ÉNA. Ainsi, le projet de GPU AFSG-1 quasi terminé était présenté pour l'occasion.

Au final, ce sont plus de 400 personnes qui ont pris part à l'édition 2023 de la soirée « Vins de prestige ». Un beau succès pour l'ÉNA !

Merci à Pierre Roberge de l'ÉNA pour son aimable collaboration.



En haut : Pierre Gillard et Louise Gince au kiosque du MAQ lors du cocktail. Au centre : Le kiosque du MAQ était associé à la présentation des différentes activités étudiantes de l'ÉNA. Ci-dessus : Vue générale du hangar A22 avec les convives (photos Pierre Roberge et Pierre Gillard).

Le « coin photo » ... (Par Philippe Colin)



Le lundi 24 avril dernier, à la grande surprise de tous les amateurs d'avions et spotters de l'aéroport de Saint-Hubert, l'Airbus A220-300 (ex-CSeries CS300 pour les nostalgiques) MSN 55219 s'est posé sur la piste 24R pour, ensuite, redécoller dans la foulée. Portant les couleurs d'Air Baltic, une compagnie lettone, il était immatriculé C-FOYB et a très certainement atterri à Saint-Hubert dans le cadre d'un vol d'essai. Cet avion avait effectué son premier vol quatre jours plus tôt et porte actuellement l'immatriculation lettone YL-ABO (photo Philippe Colin).



Le lendemain, c'est le magnifique Bombardier Global 5500 (MSN 60040) de la compagnie Chartright Air immatriculé C-GFLU qui est arrivé à Saint-Hubert où il a été pris en charge par LUX Ground Services (photo Philippe Colin).



Le jeudi 24 mai 2023, c'est le très beau De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter C-GIWD (MSN 721) privé qui a fait escale à Saint-Hubert. Cet avion avait été sérieusement endommagé au Mexique en décembre 2014. Il a ensuite été complètement rebâti et converti en avion privé à l'intérieur luxueux. Il est maintenant aussi équipé d'un « glass cockpit » après une mise à niveau de son avionique (photo Philippe Colin).

Les deux carrousels de l'aéroport de Calgary seront enlevés !

Ceux qui fréquentent régulièrement le terminal de l'aéroport de Calgary depuis une vingtaine d'années connaissent très certainement ces deux œuvres de l'artiste Jeff de Boer intitulées « When Aviation Was Young » (Lorsque l'aviation était jeune). Il s'agit de carrousels à l'allure enfantine qui agrémentent l'extrémité de la jetée des vols domestiques et qui visent à créer une ambiance agréable pour les passagers attendant l'embarquement de leur vol.



En juin, il est prévu que ceux-ci soient enlevés afin de faire place nette en vue de travaux de rafraîchissement de cette zone. Ils seront rendus à l'artiste. Chaque carrousel mesure six mètres de haut et les avions ont une envergure de l'ordre d'un mètre et demi.

Espérons que ces deux œuvres iconiques de l'aéroport de Calgary seront préservées et pourront avoir une nouvelle vie dans un endroit approprié ! Au fait, pourquoi pas dans la nouvelle aérogare de Saint-Hubert ?



Vue des deux carrousels agrémentant l'extrémité de la jetée des vols domestiques de l'aéroport de Calgary (photos Pierre Gillard).



**Gagnez des vols sur les ailes
d'Helicraft et de Pascan Aviation
en devenant membre du MAQ !**



L'archéologie appliquée au Cessna 172 (par Larry Milberry)



Le Cessna 172 CF-IKB de Central Airways photographié à Toronto Island Airport devenu, depuis, Billy-Bishop (photo Al Martin, archives CANAV Books).

L'un des plus importants avions de l'histoire de l'aviation est, très certainement, le Cessna 172. Ayant effectué son premier vol le 12 juin 1955, en 2022, ce sont plus de 45.000 exemplaires de ce type qui ont été produits. L'une des affirmations concernant ce très joli appareil quadriplace agréable à piloter est qu'il s'agit de l'avion le plus réussi de

toute l'histoire ! Ainsi, par exemple, le Confederation College de Lakehead en Ontario s'est récemment rééquipé de cinq nouveaux « 172 ».

En 1955, le prix de départ d'un nouveau Cessna 172 sortant de l'usine de Wichita (la production initiale de 1955-56 s'élevait à 1178 appareils) était de 8.750 \$US.

En bas, à gauche, vous pouvez voir une photo du tout premier Cessna 172 canadien : CF-ILE. Importé en novembre 1955 par Laurentides Aviation de Montréal, il vole d'abord pour l'Aéroclub de Montréal. En 1961, il migre vers l'Ouest où il est acquis par des propriétaires de la région de Vancouver. Le 7 mai de cette année-là, il est endommagé, puis dis-



À gauche : CF-ILE a été le tout premier Cessna 172 à avoir été importé au Canada. À droite : Le prototype du Cessna 172 qui était, en fait, au départ un Cessna 170 muni d'un train d'atterrissage tricycle (photos Douglas Broadribb, archives CANAV Books et Cessna).

paraît du Registre des aéronefs civils du Canada.

En décembre 1961, CF-ILE est suivi par les Cessna 172 CF-IK (No.32 pour West Coast Air Services de Vancouver), CF-IKB (No.93 pour Central Airways basé à l'aéroport de l'île de Toronto) et CF-IND (No. 42 pour C.M. Logan d'Edmonton). Des centaines d'exemplaires de différentes versions successives affluent ensuite au Canada.

Mon premier vol en avion remonte à 1956, alors que j'appartenais au 117e Escadron des cadets de l'Air à Toronto. Un dimanche matin venteux, un groupe d'élèves-officiers s'est rassemblé à l'aéroport de l'île de Toronto où un élève-officier, nommé Piatrovsky, nous a tous emmenés, à raison de trois à la fois, pour un court vol dans le nouveau « 172 » CF-IKB de Central Airways.

La photo de CF-ILE à la page précédente (en bas à gauche), acquise via Ian Macdonald, a été prise par Douglas Broadribb, un amateur de photographie aéronautique d'Hamilton en Ontario. La photo de « IKB » en haut à la page précédente a été prise à l'aéroport de l'île de Toronto par le grand fan d'aviation de Toronto, Al Martin. CF-IKB appartient depuis maintenant plus de 35 ans à Jim Bray de Paris, en Ontario, qui le pilote toujours depuis Brantford. Jim a appris de Cessna qu'IKB



Le Cessna 172 C-FJMY date de 1957. Il est photographié sur flotteurs à Saint-François-de-Laval, QC, le 19 juin 2013 (photo Pierre Gillard).

avait quitté la ligne de production le 28 octobre 1955, puis a effectué son vol de livraison vers le Canada le 3 novembre. Jusqu'en 2022, « IKB » a totalisé plus de 6000 heures de vol !

Aujourd'hui, le prix de base d'un Cessna 172 construit à

Wichita est d'environ 400.000 \$US contre 8.750 \$US en 1955, ce qui équivaldrait aujourd'hui à environ 97.300 \$US. La meilleure source pour en apprendre davantage à propos de l'histoire générale de Cessna sont deux beaux livres : « Cessna : The Master's



Les dernières versions du Cessna 172 SP peuvent être livrées avec un tableau de bord « Glass Cockpit » Garmin G1000. Quelle évolution depuis 1955 ! (Photo Pierre Gillard).

Expression » (1985) et « *Wings of Cessna: Model 120 to the Citation III* » (1986) d'Edward H. Phillips. Ceux-ci devraient faire partie de la bibliothèque de tout amateur sérieux d'aviation. Vous devriez pouvoir trouver des copies via www.bookfinder.com. Pour en savoir plus sur les Cessna d'après-guerre du Canada, vous pouvez aussi consulter l'article « *Al Martin's Photographic Handiwork* » sur le blogue de Canav Books.



Le Cessna 172S Skyhawk SP C-GZMI de dernière génération appartient au Confederation College Of Applied Arts And Technology de Lakehead en Ontario (photo Larry Milberry).



Liseuses de microfiches

Quiconque a travaillé en maintenance aéronautique le siècle dernier a très certainement consulté de la documentation technique sur microfiches et utilisé les liseuses spécialement conçues pour la chose. ATP-Aircraft Technical Publications (devenu Veyron Technical Publications depuis) était le principal diffuseur de ces microfiches rassemblant l'information contenue dans des milliers de manuels techniques d'aéronefs ou de documents réglementaires.

Le MAQ, ayant récupéré il y a quelques mois un important lot de ces fameuses microfiches parmi les dons de matériel désuet de l'École nationale d'aérotechnique,



Une des deux liseuses de microfiches cédées par l'ÉNA au MAQ. Il s'agit d'un modèle Bell & Howell ABR-VII 1339A (photos Pierre Gillard).

se posait la question de la consultation et de la lecture de celles-ci.

Fort heureusement, l'École, n'ayant par le fait même plus de microfiches à consulter, nous a aimablement cédé deux liseuses Bell & Howell. L'une est de type « R905 1530A » et l'autre « ABR-VIII 1339A ».

Nous recherchons maintenant un membre qui serait prêt à les nettoyer, les inspecter et les remettre en parfait état de fonctionnement. Volontaires : faites vous connaître !

Avant les manuels techniques disponibles sous formats informatiques, il y avait les microfiches ! (Photo Pierre Gillard).



Mise à jour du site Internet du MAQ

Depuis début avril, la phase 2 de la mise à jour du site Internet du MAQ est achevée. Celle-ci consistait essentiellement à reconfigurer la [partie exclusive réservée aux membres](#). Ont peut maintenant y accéder par le lien bien mis en évidence sur la page d'accueil ou par la bande de menu déroulant.

Le nom d'utilisateur ainsi que le mot de passe pour

accéder à cette zone sont systématiquement donnés à l'occasion de toute nouvelle adhésion d'un membre ou lors d'un renouvellement de cotisation.

Ce sont Pierre Ménard et Pierre Gillard qui ont réalisé l'entièreté de la mise à jour du site. À noter aussi que la page « [Membres](#) » a également été améliorée afin de la rendre plus conviviale.

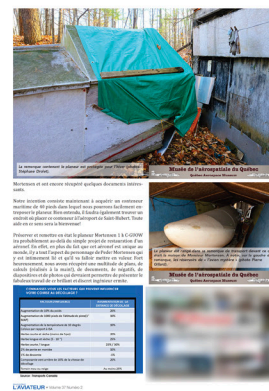


Nouvelle page d'accès à la zone exclusive réservée aux membres du MAQ (MAQ).

Prochaines activités du MAQ

- **8 juillet 2023 :** En matinée, assemblée générale des membres du MAQ au 2814 Belcourt à Longueuil, J4M 1Y7. Les membres concernés ont reçu une invitation. La rencontre sera mixte : en présence et par Teams.
- **8 juillet 2023 :** Fête des membres du MAQ : un pique-nique et un barbecue seront organisés au 2814 Belcourt à Longueuil, J4M 1Y7, au terme de l'assemblée générale des membres vers 11h00.
- **1er octobre 2023 :** Journée du patrimoine aérospatial de Saint-Hubert/Longueuil. Organisée conjointement avec la Ville de Longueuil à l'École nationale d'aérotechnique à l'aéroport de Saint-Hubert.
- **Novembre 2023 :** participation du MAQ à la journée portes ouvertes de l'École nationale d'aérotechnique à l'aéroport de Saint-Hubert.
- **Juin 2024 :** participation du MAQ au spectacle aérien « Aérosalon » organisé à l'aéroport de Saint-Hubert.

On parle du MAQ :



NetLetter #1507 | April 08, 2023



Aviation Memorabilia
Newsletter
Since 1995



Odds and Ends

From the MAQ - Express newsletter by the
[Musée de l'aérospatiale du Québec](#).

Issued dated **December 2020**

Air Creebec and Air Inuit
photos by **Pierre Gillard** during 2020.



photo by Pierre Gillard



photo by Pierre Gillard

Issue dated **December 2021**

Beechcraft 1900D - C-GTMB c/n UE-345 of **Air Labrador** at
Québec City on June 12, 2007. It had come in for Maintenance at
Exeltech Aerospace.

Photo by **Pierre Gillard**.



Beechcraft 1900D
C-GTMB c/n UE-345 at
Québec June 12, 2007.

photo by Pierre
Gillard



Founded in 1948, **Air Labrador**
commenced operations as Newfoundland
Airways, ceased operations in June 2017
and merged with Innu Mikun Airlines to
form Air Borealis.

Besides the Beechcraft 1900D, Air
Labrador had also operated the Beechcraft King Air, Cessna 208
Caravan, DHC-6 Twin Otter, DHC-8 as well as Short SD.330 and
SD.360.

www.thenetletter.net

NetLetter #1508 | April 22, 2023



Aviation Memorabilia
Newsletter
Since 1995



Odds and Ends

Express newsletter by the [Musée de l'aérospatiale du Québec](#).

From the collection of **Pierre Gillard**.

Here is a scanned Kodachrome slide of the Boeing 747-212B, C-FXCE,
the only aircraft flown by **Fortunair Canada**.

Fortunair Canada was a Canadian charter airline which began
operations in June 1993, created by former Nationalair Director, M.
Joseph Sandoux, Founder and CEO, using a leased Boeing 747-200,
built in 1977 for original operator Singapore Airlines, before being
acquired by Pan Am in 1984.

Fortunair Canada flew every Thursday starting on June 24, 1993 from
Toronto Canada to London and Glasgow, every Friday from Montreal to
Paris and every Saturday from Montreal to Rome, with 485 passenger
seats (25 first class and 460 economy).

It was photographed at Mirabel on July 10, 1994 by **Pierre Gillard**.

Additional Info:

en.wikipedia.org/wiki/Fortunair

www.planeplogger.com/Aircraft/Registration/C-FXCE/526207



C-FXCE 747 at Mirabel on July 10, 1994.

photo Pierre Gillard

NetLetter #1511 | June 10, 2023



Odds and Ends

From the collection of **Pierre Gillard**, Magazine #14 **Musée de
l'aérospatiale du Québec**.

Our member **Édouard Painchaud** photographed, on July 3, 1986
in Saint-Jean-sur-Richelieu (CYJN), this Douglas C-54G Skymaster
(military version of the DC-4) from Conifair, a specialized
company in forest spraying for spruce budworm control.

Registered C-GBNV and carrying the identification code 18, this
four-engine aircraft was built as a C-54G-5-DO from the Douglas
factory in Santa Monica, California in 1945 (construction number
35988) and is delivered to the USAAF, on July 20 of that year with
military serial 45-0535. Subsequently, it was modified to the
VC-54G version, which meant that it was now assigned to VIP
passenger transport.

In June 1971, it was withdrawn from service and stored at the
Davis Monthan base in Arizona, then sold in November 1975 to
Dross Metal, which registered it as N3303F. On April 22, 1976, with
the same registration, it was acquired by Aero Union, which used it
as a water bomber with the code 18 from its base in Chico,
California. On May 8, 1981, it was stripped of American registration
and became C-GBAW in Canada, where he flew for Conifair.

Editors' Note: Originally registered as N3303F. Delivered to
Conifair Aviation May 27, 1982 left fleet for Buffalo Airways on
March 22, 1995 and stored at Red Deer during June 2011 were it
was photographed by Pierre Gillard on May 18, 2020.

NetLetter #1509 | May 13, 2023



Aviation Memorabilia
Newsletter
Since 1995



Express newsletter by the [Musée de l'aérospatiale du Québec](#).

These three photos from the collection of **Pierre Gillard**.

Chrono Aviation is the first Canadian company to operate a Boeing
737-800SF. The freighter conversion was performed by KF
Aerospace in Kelowna.

Registered **C-GVZB**, it is operated from Winnipeg where it made its
first commercial flight on February 15, 2022. On 18 and 19
February 2022, it came to St. Hubert for the first time.



Chrono Aviation 737-800SF C-GVZB at St. Hubert, QC February 2022.

photo by Pierre
Gillard

During March, 2022 Boeing 737-229C registered **C-GNRD** of
Nolinor came for maintenance at Saint-Hubert at the company's
H18 facility.

Usually, this B-737, equipped with a cargo door, is operated from
Yellowknife in the Northwest Territories. The aircraft was scheduled
to leave Saint Hubert on March 20, 2022, after the maintenance
work was completed.



Nolinor 737-229C C-GNRD at St. Hubert, QC March 2022.

photo by Pierre
Gillard

Here is a scanned Kodachrome slide of the McDonnell Douglas
DC-10-30 C-GCPD of CP Air photographed in Amsterdam-Schiphol
on February 27, 1981. This aircraft flew, among others, under the
colours of World Airways (United States) and DAS Air Cargo
(Uganda).



CP Air DC-10-30 C-GCPD at Schiphol, Amsterdam
February 27, 1981.

photo by Pierre
Gillard

Nous remercions :

Notre membre corporatif :



[Site Internet](#)

*Devenez vous aussi
membre corporatif
du MAQ !*

Notre partenaire :



Les entreprises et organisations participant aux projets et soutenant les activités du MAQ :

	Mobile Electrical Power Plant MMG-1A
	Simulateur de vol CAE « Twin Engine »
	Avro CF-100 Canuck #100760
	Roland Duruble RD02A Edelweiss C-GIWY
 Le génie pour l'industrie	Avro CF-100 Canuck #100760 Équipement de soutien au sol
 ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE	Ground Power Unit AFSG-1 Mobile Electrical Power Plant MMG-1A
	Soutien aux activités

	Entreposage de pièces d'avions
	Kitty Hawk Flyer eVTOL
	Kitty Hawk Flyer eVTOL
 CANADIAN WAR MUSEUM MUSÉE CANADIEN DE LA GUERRE	Avro CF-100 Canuck #100760
	Hébergement du siège social
	Soutien aux activités
 PRATT & WHITNEY MOTEURS HAUTE FIABILITÉ	Entreposage de pièces d'avions
	Avro CF-100 Canuck #100760

Commanditez des projets du MAQ !
[Plus d'informations ici.](#)

Les entreprises et organisations ayant effectué des dons d'aéronefs, de matériel ou d'équipements au MAQ :



K I T T Y H A W K



Fondation
Aérovision Québec



ÉCOLE
NATIONALE
D'AÉROTECHNIQUE



Les personnes ayant effectué des dons d'aéronefs, de matériel, d'équipements ou de publications au MAQ :

Marc BIGAOUETTE, Pierre BINETTE, Dean BLACK, Jean-Pierre BROSSARD, Thierry CARDON, Michel CÔTÉ, Yannick DELBECQUE, Benoît de MULDER, Mathieu FOURNIER, Pierre GILLARD, Doug JERMYN, Jacques LACOMBE, Pascal LAFRENIÈRE, Christian LAKE, Guy LAPIERRE, Gérard LEBLANC, Nicolas MAILLOUX, Danielle MATEAU, Gilbert McCAULEY, Antoine MOULIN, Édouard PAINCHAUD et Marc-André VALIQUETTE.

L'équipe du MAQ :

Pierre GILLARD, *Président et Directeur général (ai)* : pierre@maq-qam.ca

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

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

Louise GINCE, *Adjointe administrative* : louise@maq-qam.ca

Robert ST-PIERRE, *Communications aux membres* : robert@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, *Délégué au financement* : cyril@maq-qam.ca

Kofi SONOKPON, *Assistant au financement* : kofi@maq-qam.ca

Charles-Étienne PERRON, *Archives et documentation* : ce.perron@maq-qam.ca

Paul-Anthony ASHBY, *Coordonnateur de la Journée du patrimoine* : pa.ashby@maq-qam.ca

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

Stéphane DROLET, *Coordonnateur du projet Mortensen* : stephane@maq-qam.ca

Benoît de MULDER, *Recherche* : benoit@maq-qam.ca

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

Philippe COLIN, *Animateur Facebook et LinkedIn/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, 2023.

Boutique



Autocollants : 2,00 \$

Livre Dakota #12253 : 42,00 \$.

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

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

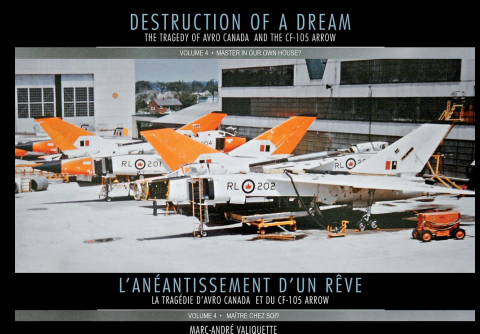
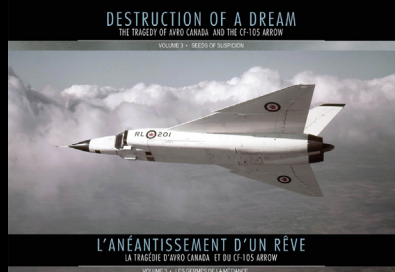
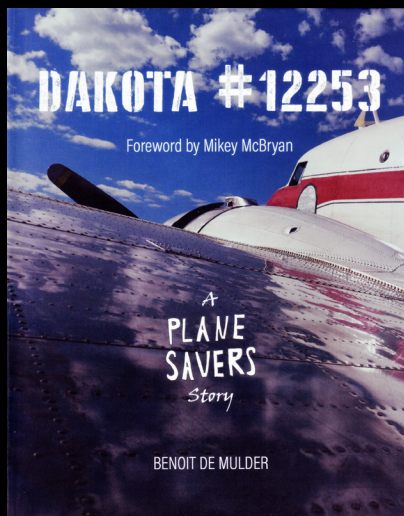
Livre Avro Arrow - Volume 2 : 10,00 \$

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

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

Livre Sentinelle supersonique : 5,00 \$.

Livre Supersonic Sentinel : 5,00 \$.



Pour nous rejoindre :

450-999-2871

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

www.maq-qam.ca