

Mot du directeur général

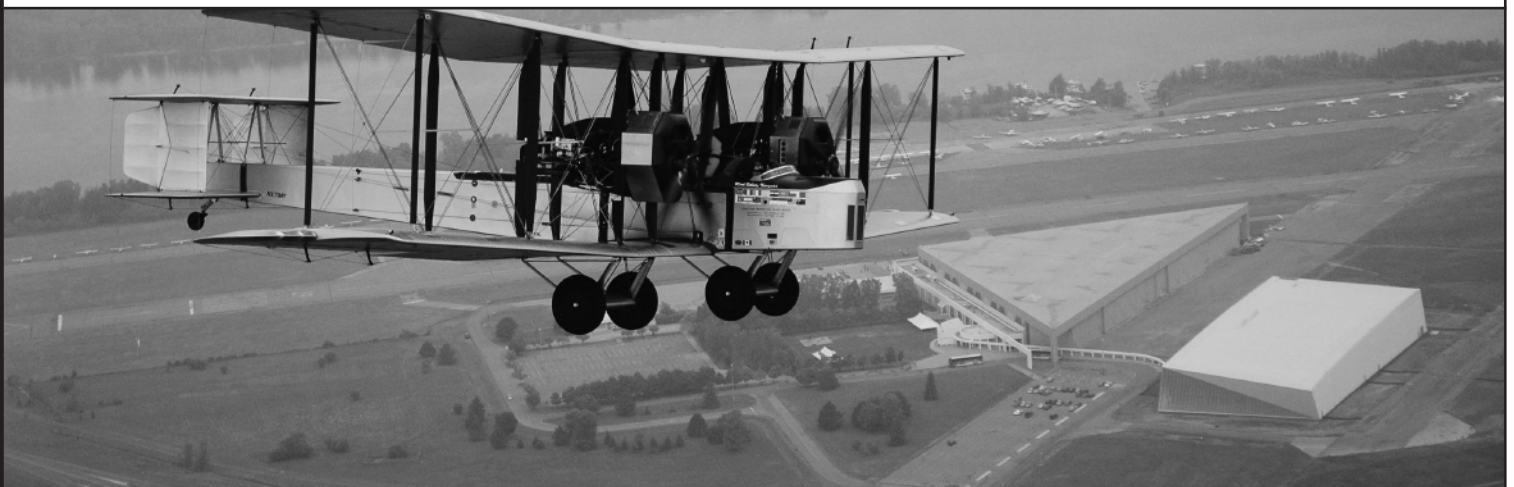
par Anthony Smyth

L'année qui s'est écoulée depuis la dernière fois où j'ai fait un rapport sur les événements qui ont eu lieu au Musée de l'aviation du Canada a été une année particulièrement importante pour nous. Les possibilités aussi bien que les défis qui s'offrent aux volontaires et au personnel du Musée ont atteint de nouveaux sommets avec les nouvelles installations qui nous sont

désormais disponibles et avec la rénovation de l'ancienne aire d'entreposage du Musée.

Le déblaiement de l'aire d'entreposage pendant l'été et l'automne 2005 a permis la réalisation, à la fin de la même année, de deux étapes importantes dans l'histoire du Musée. La première a été l'installation dans le pavillon d'entreposage, le 8 novembre,

des deux derniers avions, à savoir le North Star et l'Argus, qui devaient être déplacés à l'intérieur après plusieurs années passées à l'extérieur. Exactement un mois plus tard, nous célébrons l'ouverture au public des nouvelles surfaces de présentation et de programmes du Musée. Les nouveaux îlots d'exposition ajoutent à l'attrait du Musée auprès des visiteurs. La surface de



programmes nous fournit une flexibilité indispensable au niveau de l'espace. Cet espace peut être utilisé aussi bien pour les programmes du Musée que pour les événements de location.

Grâce à l'installation du North Star dans le pavillon d'entreposage, il est plus facile d'accéder à cet avion pendant toute l'année. À cela viennent s'ajouter de nouvelles conditions de travail, ce qui permet la poursuite du travail des bénévoles encadrés par du personnel de la conservation. Un protocole d'entente a été conclu en même temps entre la Project North Star Association of Canada et la Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada,

dans lequel sont définis les rôles et les responsabilités des deux parties.

Au niveau des acquisitions, l'événement le plus important de l'année a été la réception, le 7 février 2006, du troisième prototype du Canadair Challenger. Ce don inattendu et chaleureusement accueilli d'un avion si prestigieux nous a amenés à revoir l'aménagement du Musée. Nous sommes en train de planifier la nouvelle présentation du Challenger conjointement avec d'autres exemples de la technologie aéronautique des dernières décennies du vingtième siècle.

L'achèvement d'un nouveau livre sur l'histoire de l'aviation au Canada a constitué une autre réalisation notable. Le livre est illustré

avec les collections d'avions, d'images et d'œuvres d'art du Musée. « Les ailes du Canada un siècle d'aviation prodigieux » sera disponible dans la boutique du Musée cet automne. Je suis sûr que vous voudrez tous en avoir un exemplaire dans votre bibliothèque.

Pour conclure, je voudrais de nouveau souligner vos nombreuses contributions aux programmes du Musée. Sans l'aide de tous nos bénévoles, nous ne pourrions pas offrir de manière si efficace l'histoire de l'aviation et sa contribution au Canada à nos visiteurs ainsi qu'à notre public dans son ensemble au Canada et partout dans le monde.



Avec toute notre gratitude

par Richard Brugger

A l'instar du directeur général, M. Anthony Smyth, de la direction et des employés du Musée, je profite de cette occasion pour vous exprimer toute notre gratitude pour tout ce que vous faites pour le Musée. Je suis convaincu que les employés du Musée reconnaissent que, sans vous, il leur serait impossible d'assurer la bonne marche des activités du Musée et d'offrir au public un niveau de service toujours élevé. Vos connaissances et vos perspectives uniques de l'aviation et de ses annales contribuent sans conteste au succès du Musée.

Un mot d'adieu. En janvier 2006, nous avons perdu l'un de nos bénévoles. Mike Roy, bénévole au Musée depuis octobre 2001, est décédé subitement. Mike n'a jamais manqué les événements spéciaux, et il prenait toujours part aux activités destinées aux enfants, notamment à la table des arts plastiques. Mike, tu vas nous manquer.

De nombreux bénévoles nous font part de leurs idées et de leurs commentaires sur les façons de contribuer davantage au succès du Musée. Vous avez des idées ou des

suggestions pour mieux utiliser les services des bénévoles, améliorer les activités du Musée ou faire augmenter le nombre de visiteurs ? N'hésitez pas à les communiquer par écrit à Johic Nicolas, à Pierre Legault ou à moi-même.

Au nom de la direction, des employés du Musée et du comité de rédaction d'Aérogramme, je vous remercie de tout cœur d'avoir consacré de longues heures au Musée, et aussi de vos connaissances quasi infinies de l'aviation, et de toujours garder le sourire.



Diner

9 ans – argent

Edward Bolton	Ian MacLean
Paul Church	André Poulin
Robert Holmgren	Sid van Dyck
Neil Johnstone	Jim White

6 ans – cuivre

Charles Baril	Larry Gray
Dennis Bisson	Jessie Laing
Ken Boyd	Pierre Legault
Jerry Clark	

3 ans – laiton

Jessica Beaubien	Bryan Murphy
Ken Burch	Greg Reynolds
Brent Cameron	James Riddoch
Alex Grayston	Alain Rioux
Bill Kane	Reg Shevel
Larry Klein	George White

1 an – étain

Bryce Anderson	Erin Malley
Emily Ashford-Smith	Steve McKenzie
Charles Bennett	Jacques Menard
Shana Cameron	Francis Morin
Garnet Chapman	Dave Moryas
Phil Chrysler	Jeremie Ning
Robert Conn	Jade Pigott
Gary Dupont	Don Power
Emery Gal	Anne Rodrigue
Jennifer Ha	Gabriel Ruest
Sharmin Hales	Seth Shephard
Maurice Lamontagne	Manel Wijesekera
Loren Klimchuck	

1000 heures – épinglette Spitfire

Ray Paquette	André Poulin
--------------	--------------

500 heures – épinglette Canuck

Thomas Devey	Larry Joyce
David Fraser	Wib Neil
Victor Haggart	Christopher Payne
Peter Houston	James Riddoch

Membres de "L'Ordre du faucon" pour le plus haut niveau d'heures :

Or (5000 heures)

Bruce Kettles	Art Wahlroth
---------------	--------------

Argent (3000 heures)

Michael Cano	John McMurran
Ken Castle	Bob Murray
Wayne Giles	John Simpson
John Griffin	Bob Smith
James Laing *	

Bronze (1500 heures)

Fred Anthony	James Laing
Gerry Beauchamp	Bob Merrick
Glenn Cook	Tom Miller
Austin Douglas	Miville Roy
Harvey Gillespie	Reg Shevel
Robert Holmgren	George Skinner
Neil Johnstone	Sid van Dyck
Charles King	

* Méritants de prix de distinction 2006

Mention spéciale pour plus haut niveau d'années (12 ans +) :

Gerry Beauchamp	Robert Mercier
Frances Brown	Bob Murray
Doug Calder	George Popadynec
Doug Campbell	Michael Roy
Reg Chappel	John Simpson
Donald Craig	George Skinner
Wayne Giles	Ken Smith
John Griffin	Elaine Summers
Seth Grossmith	Stu Tait
Larry Joyce	Jack Thorpe
Anthony Kerr	Ken Castle
Charles King	John Corby
Claude Lalande	Austin Douglas
Ed L'Heureux	Andrew Hogg
Claude LeBlanc	Graham Mansell
John McMurran	Tim Stapleton
Bill McRae	

Méritants de prix de distinction 2006

12 ans – or

Mark Heyendal	Robert Smith
Katherine Riley	



De gauche à droite, Marc Ducharme, Chef des opérations, récipiendaires de l'épinglette canuck, Wib Neil, Thomas Devey, Victor Haggart, Peter Houston, James Riddoch, Christopher Payne, Larry Joyce (absent) et David Fraser (absent).

De gauche à droite Walter Parsons, Président intérimaire du Conseil d'administration de la SMSTC et récipiendaire de l'épingle argent de l'Ordre du faucon pour 3000 heures, James Laing.

300 heures – épinglette McDowall

Richard Brugger
Donald Craig
Thomas Devey
Alex Grayston
Ed Hogan

Peter Houston
Pierre Legault
Christopher Payne
Tim Timmins
Bill Upton

100 heures – épinglette Montgolfière

Dennis Bisson
Marie Garbutt
Amanda Jones
Derek Jordon
Terry Judge
Jeremie Ning
Keith Penney

George Popadyne
Don Power
Anne Rodrigue
Seth Shepherd
Blair Stein
Jim White



De gauche à droite, Rénaud Fortier, Conservateur, Histoire de l'aviation, récipiendaires de l'épinglette or du Musée de l'aviation du Canada, Mark Heyendal, Robert Smith, Kartherine Riley (absente).



De gauche à droite, Francine Poirier, Directrice des Programmes publics, récipiendaires de l'épinglette Spitfire pour 1000 heures André Poulin et Ray Paquette (absent).



De gauche à droite, récipiendaires de l'épinglette argent du Musée de l'aviation du Canada; André Poulin, Edward Bolton, Neil Johnstone, Jim White, Robert Holmgren, Sid van Dyck, Paul Church (absent) Ian MacLean (absent) et Marc Ducharme, Chef des opérations.



Désignations d'appareils

par Bill Kane

Au cours de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre froide, les armées japonaise et soviétique utilisaient des appareils dont la désignation était méconnue des alliés occidentaux. En l'absence de ce genre d'information, les Alliés ont créé leurs propres systèmes pour faire référence aux avions ennemis.

Au Japon, la Marine et l'Armée avaient chacune leur propre système de série de lettres et de chiffres qui indiquait le type d'appareil, le numéro de série, le fabricant, et le sous-type. Le système secondaire était composé d'un simple terme descriptif accompagné du dernier chiffre de l'année du début de la production (et plus tard, des deux derniers chiffres de l'année en question) selon le calendrier japonais. L'appareil le plus célèbre de la marine japonaise était donc désigné comme suit : A6M1 ; A (chasseur) 6 (type séquentiel) M (Mitsubishi) 1 (sous-type). Il avait également pour désignation « avion de chasse de type 00 déployé sur un porte-avions de la marine » (en référence à l'année 2600 du calendrier japonais, ou 1940 selon le calendrier occidental).

L'armée japonaise numérotait ses appareils ainsi : « Kitai » (abréviation Ki, « cellule » en japonais), suivi d'un numéro séquentiel. L'armée ne donnait pas de numéros différents aux appareils en fonction des missions. La

désignation finissait par les deux derniers chiffres de l'année du début de la production selon le calendrier japonais : à type d'exemple le chasseur « Ki-43, de type 1 ».

L'Armée et la Marine ont donné des noms à leurs appareils (le Ki-43 était appelé « Hayabusa » ou faucon pèlerin), et toutes deux ont désigné leurs avions selon le type et le numéro de projet en fonction du règne de l'empereur de l'époque. Comme l'époque du règne de l'empereur Hirohito s'appelait « Showa », le A6M0 portait la désignation « Type Showa 12 » pendant la phase de planification. Il fut désigné A6M1 et, par la suite, A6M2 et A6M3 lors de sa mise en production.

Comme les Alliés connaissaient très peu du processus de désignation japonais au début de la Seconde Guerre mondiale, leurs services de renseignements mirent rapidement en place leur propre système. En 1942, ils donnèrent des prénoms de garçons aux avions de chasse, et des prénoms de filles aux bombardiers, ainsi que des noms d'arbres aux avions d'entraînement et des noms d'oiseaux aux planeurs. Le Ki-43 de type 1 s'appela « Oscar », le A6M2, « Zeke », bien que le A6M3 était souvent désigné sous le nom de « Zéro ». Certaines versions s'appelaient le « Hap », en référence au Général Hap Arnold de l'Armée de l'air américaine. Ce sobriquet

fut changé à « Hamp » lorsque le général Arnold fit savoir qu'il ne trouvait pas l'allusion amusante !

La désignation des appareils soviétiques était formée de lettres du nom de l'avionneur, suivies d'un numéro de conception séquentiel. Les chiffres pairs s'appliquaient généralement aux avions de transport et aux bombardiers, et les chiffres impairs aux avions de chasse. C'est ainsi que le Mikoyan i (« i » signifie « et » en russe) Gurevich (MIG) 21 était un avion de chasse, alors que le Tupolev (Tu) 16 était un bombardier.

Pendant la guerre froide, le Comité de coordination de la standardisation « Air » (ASCC) – composé de l'Australie, du Canada, de la Nouvelle-Zélande, du Royaume-Uni et des États-Unis – a mis au point un système très simple pour permettre à l'OTAN de désigner les avions soviétiques, ceux du Pacte de Varsovie et, plus tard, ceux de la Chine. Les avions à réaction étaient désignés par deux syllabes, et les avions à hélices par une seule. Les noms des avions de chasse commençaient par un « F » (MIG -21 était « Fishbed »), et les noms de bombardiers, par « B » (Tu-95 « Bear »). Les avions de transport portaient des noms commençant par la lettre « C », les hélicoptères par la lettre « H », et le reste par la lettre « M », pour « miscellaneous ».

Vol d'enfer : le 2 décembre 1943

par Richard Brugger

Le 2 décembre 1943, le quadrimoteur Lancaster « D for Dog » de Bomber Command s'envole pour une mission de bombardement au-dessus de l'Allemagne et de l'Europe occupée par les nazis. Piloté par Jock Abercrombie, commandant de l'escadre de la RAF, le bombardier transporte cinq tonnes de bombes conventionnelles et de bombes incendiaires ainsi qu'un passager à destination de Berlin.

Ce passager n'est nul autre qu'Edward R. Murrow, correspondant en chef du réseau américain CBS pour le théâtre d'opérations européen. Murrow est bien connu pour ses reportages réalisés en pleine guerre-éclair sur le toit du studio de CBS à Londres, reportages qu'il commençait toujours par la célèbre phrase : « Ici, Londres... ».

Le lendemain, à son retour de mission, Murrow fait deux choses. Il téléphone à sa femme, Janet, qui le trouve « ébranlé ». Ensuite, il fait le récit verbal de sa mission au cours d'une émission radio de 17 minutes, son plus long reportage de toute la guerre.

Le commandant d'escadre Jock Abercrombie meurt un mois plus tard au moment où « D for Dog » est abattu au cours d'une autre mission de bombardement nocturne.

Même si Ed Murrow prendra part à 23 autres missions, le reportage du 3 décembre 1943 sera le seul qu'il effectuera.

Pour écouter cet enregistrement, cliquer sur le lien suivant : http://www.otr.com/orch_hell.shtml.

Musées sur le Web

par Richard Brugger

À compter de ce numéro d'Aérogramme, nous vous indiquerons des liens aux sites Web d'autres musées de l'aéronautique. Le Toronto Aerospace Museum est non seulement nouveau, mais il est également situé à une distance raisonnable d'Ottawa. Visitez son site à :

<http://www.torontoaerospacemuseum.com/index.html>

Au nombre des événements à surveiller, soulignons la présentation de leur réplique pleine grandeur de l'Avro Arrow



Profil des programmes de bénévolat au Musée

par Jhohic Nicolas

Le Musée de l'aviation du Canada est fier et privilégié de pouvoir compter sur un si grand nombre de bénévoles prenant part à ses multiples projets. D'avril 2005 à mars 2006, cent trente-deux de notre banque de 223 bénévoles ont consacré un montant impressionnant de 13,444 heures à notre magnifique Musée !

Les activités qu'effectuent nos bénévoles au Musée sont très diversifiées : ils/elles animent des ateliers d'artisanat et préparent le matériel nécessaire aux ateliers, ils/elles font de l'interprétation du Cessna pour nos visiteurs, numérisent des photographies, rédigent des textes pour notre site Web ou des articles pour notre bulletin des bénévoles, ils/elles font des visites guidées du Musée, aident à cataloguer la collection et copient des livres de bord prêtés.

Nous avons des bénévoles « saisonniers », qui peuvent être, par exemple, des étudiants qui nous aident à élaborer notre programmation estivale. Nous avons aussi des bénévoles assignés à des « événements spéciaux », qui consacrent beaucoup de temps et d'énergie à l'organisation et la bonne marche de nos événements spéciaux comme notre programmation de Noël, nos activités de la semaine de relâche et la Fête du Canada. Enfin, nous avons des bénévoles « réguliers » qui, semaine après semaine, se rendent au Musée pour faire des recherches dans notre collection, nous transmettre leurs connaissances des avions ou aider à préparer des objets artisanaux pour les ateliers pour enfants.

Voici les statistiques des endroits où les bénévoles ont consacré la majorité de leur temps pendant l'année fiscale 2005 - 2006 :

Conservation (recherche) - 34 bénévoles ont consacré – 2811.35 heures

Conservation (Projet North Star) - 28 bénévoles – 4526.25 heures

Bibliothèque - 14 bénévoles – 1250 heures

Programmes communautaires - 21 bénévoles – 246.5 heures

Groupe de préparation (bricolages) - 10 bénévoles – 258.75 heures

Interprétation Cessna - 22 bénévoles – 401.75 heures

Événements spéciaux - 59 bénévoles – 431.5 heures

Camps Aérotech, Programme d'été - 15 bénévoles – 966 heures

Support technique - 4 bénévoles – 1071 heures

Visites guidées du Musée - 12 bénévoles – 676.5 heures

Visites de l'aéroport - 3 bénévoles – 27.75 heures

Services aux visiteurs - 2 bénévoles – 44.5 heures

Tâches diverses / entrée de données - 9 bénévoles – 632 heures

Si vous êtes présentement bénévole pour un projet et désirez obtenir de l'information au sujet d'autres projets, n'hésitez pas à communiquer avec moi. Il me fera grand plaisir de discuter avec vous. Si vous êtes satisfait où vous êtes, tout est bien! Un grand merci à tous pour votre travail merveilleux et pour votre dévouement !

AÉROGRAMME

AÉROGRAMME est un bulletin périodique réalisé par, et pour, les bénévoles du Musée de l'aviation du Canada avec l'aide des employés du Musée de l'aviation du Canada. Nous accueillons toujours avec plaisir vos articles (opinions, anecdotes et sujets d'intérêt). Les articles sélectionnés aux fins de publication pourront être modifiés. Veuillez faire parvenir vos questions, vos commentaires et vos suggestions à Jhohic Nicolas, coordonnateur des bénévoles, ou à Richard Brugger, rédacteur en chef d'Aérogramme.

Nous remercions chaleureusement les personnes qui ont contribué au présent numéro.

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ: Le Musée d'aviation du Canada ne peut garantir l'exactitude du contenu des articles que lui présentent ses bénévoles.

Nos coordonnées :

Musée de l'aviation du Canada
613.993.2010 – 800.463.2083
www.aviation.technomuses.ca

Linda Dupuis, administratrice du programme de bénévoles
613.993.7192
ldupuis@technomuses.ca

Jhohic Nicolas, coordonnateur des bénévoles/coordonnateur d'Aérogramme
613.991.2197
jnicolas@technomuses.ca

Pierre Legault, traducteur
613.597.8555
PLegault@edc.ca

Richard Brugger, rédacteur en chef
613.841.1931
richard.brugger@sympatico.ca

Gagnants du septième concours annuel « Combattons les ennuis de l'hiver »

par Jhohic Nicolas

Un merci tout particulier à toutes les personnes qui ont fait don de leur temps au Musée en février et en mars 2006 (pendant les relâches scolaires). Trente d'entre vous ont consacré près de 270,5 heures de leur temps à informer et à distraire nos visiteurs enthousiastes ! C'est génial ! Toutes nos félicitations aux gagnants des prix gracieusement offerts par les divers

services du Musée. Voici le nom des heureux gagnants et les prix qu'ils ont gagnés :

Victor Haggart : une reproduction encadrée d'une œuvre de Robert Bradford

John Corby : une tasse à café à l'effigie du Musée

Christopher Fry : une casquette de baseball du Musée

Helen Yendall : une épinglette en or en forme d'avion

Reg Chappel : une épinglette en argent en forme d'avion

JN-4 Canuck

par Shana Cameron

D'innombrables avions sillonnent aujourd'hui le ciel canadien, mais on n'y retrouve plus aucun JN-4 Canuck, avion qui a été à un moment de notre histoire à la fois l'avion le plus populaire et le plus répandu au Canada. Le JN-4 Canuck était un appareil tolérant, qui pardonnait l'erreur, même s'il était doté d'un moteur OX-5 capricieux qui crachait de la fumée et de l'huile chaude sur le visage du pilote et, à l'occasion, sur le fuselage recouvert de toile, y mettant parfois le feu. Et pourtant, cet appareil a connu une longue et distinguée carrière. Voici quelques mots du JN-4 Canuck.

Le JN-4 Canuck a une origine double. En 1913, Glenn Curtiss visite l'usine Sopwith en Angleterre parce qu'il cherche à développer un avion à hélices tractives semblable à ceux que fabrique Sopwith. En 1914, l'armée américaine, qui s'inquiète du nombre élevé d'accidents mortels sur des avions à hélices propulsives, choisit un biplan à hélices tractives comme avion d'entraînement.

Curtiss, qui est alors le fournisseur principal d'avions d'entraînement pour l'armée

américaine, met au point le modèle J, suivi de peu du modèle N. Curtiss combine ensuite les meilleures qualités des deux avions en un seul, le Model JN-1, suivi du JN-2 et du JN-3. En juillet 1916, il fabrique une version encore meilleure, le JN-4. La société canadienne associée de Curtiss, Canadian Aeroplanes Ltd, tire du JN-3 le JN-4 Can, qui sera surnommé le « Canuck ».

Sur les 1 260 appareils fabriqués, environ la moitié est destinée à l'armée américaine, et le reste, au Canada, où le Canuck est devenu le principal avion d'entraînement. Lors de la Première Guerre mondiale, le Canuck a joué un rôle de premier plan dans l'entraînement de bon nombre de pilotes du Commonwealth (Australie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni).

Après la guerre, de nombreux Canuck sont déclarés excédentaires et vendus à des écoles d'aviation privées ou encore à des aviateurs forains (pour la voltige foraine).

On doit au JN-4 Canuck, et à ceux qui l'ont piloté, une foule de premières dans le domaine de l'aviation au Canada. Il a été le

premier avion fabriqué en série et exporté sur une grande échelle. Il a été le premier avion à être muni de skis et le premier à livrer la poste aérienne entre Montréal et Toronto. Enfin, le Canuck a été le premier avion à franchir les Rocheuses, et le premier à effectuer un relevé topographique aérien.

Amelia Earhart a appris à voler sur un Canuck, et Charles Lindbergh a fait son premier vol sur un Canuck provenant du surplus de guerre.

Le JN-4 Canuck était un petit avion, regorgeant de fils soigneusement tressés entre les haubans de sa voilure. On l'a souvent décrit comme un ramassis de pièces de rechange volant en formation et tenues ensemble avec du fil.

Malgré tous ses déboires, le JN-4 Canuck est resté un avion apprécié pendant tout le temps où il a été utilisé et il a joué un rôle important dans l'épopée aéronautique du Canada.

Futur avion de transport des Forces canadiennes : plusieurs aspirants, un seul élu

par Louis Tremblay

À l'heure actuelle, la flotte de transport aérien des Forces canadiennes comprend 35 appareils Hercules CC-130 (dont cinq ont été configurés pour le ravitaillement en vol), certains de ces avions ayant plus de 40 ans. Elle comprend également cinq Airbus 310 (CC-150) – anciens avions de transport à passagers commerciaux – âgés de plus de 20 ans. Contrairement aux CC-130 qui peuvent utiliser des pistes rudimentaires, les CC-150 ne peuvent opérer qu'à partir d'aéroports. Une grande partie du matériel actuel des Forces canadiennes ne peut être transporté par nos CC-130 ou nos CC-150. À titre d'exemple, les véhicules blindés Bison et Coyote utilisés en Afghanistan doivent être transportés par des appareils C-17 Globemaster III de l'armée de l'air américaine.

Le Canada est au nombre des pays qui devront acquérir de nouveaux avions de transport au cours de la prochaine décennie. Appelées à servir aux quatre coins du monde, nos Forces font ce qu'elles peuvent avec le matériel actuel. Vivement du nouveau !

On trouvera plus de détails sur les appareils susmentionnés dans le numéro de mai-juin 2005 du magazine FrontLine, dans un article intitulé : « The Contenders: C-17, C-130J, or A400M ? ». En voici l'hyperlien : www.frontline-canada.com/Defence/pdfs/05_3_AirliftOverview.pdf

Voyons maintenant les trois candidats en lice : le Hercules C-130J de Lockheed-Martin, le C-17 Globemaster III de Boeing, et le A400M d'Airbus. En raison de contraintes d'espace, notre analyse sera brève, mais les personnes intéressées pourront obtenir des documents détaillés en format PDF en consultant les sites Web de ces avionneurs, qui sont indiqués ci-après.

Le Hercules C-130J de Lockheed Martin est une version entièrement modernisée de cet appareil. À titre d'exemple, le C-130E peut transporter 6 000 lb de fret sur une distance de 2 900 milles marins, alors que la version « J » peut transporter 30 000 lb sur une distance de 2 800 milles marins ou de 3 100 milles marins (en excluant les contraintes de l'armée de l'air américaine). www.frontline-canada.com/Defence/pdfs/05_3_Lockheed_C130J.pdf

C-17 Globemaster III de Boeing – Un seul C-17 peut emporter de quatre à six Bison, Cougar et/ou Grizzly, un char de combat Leopard C2 et d'autres véhicules, ou trois systèmes de canon mobile Stryker, deux camions légers et 38 militaires, et il peut atterrir sur une piste de 3 000 pi. www.frontline-canada.com/Defence/pdfs/05_3_Boeing_C17.pdf

Airbus A400M – Cet appareil est fabriqué par un consortium de plusieurs pays européens, notamment la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Turquie, le Royaume-Uni et le Portugal. Le premier appareil doit être livré en octobre 2009 à la France, suivie de la Turquie, de l'Allemagne (pour enfin remplacer ses vénérables JU-52 !), la Grande-Bretagne, et enfin, la Belgique. www.frontline-canada.com/Defence/pdfs/05_3_Airbus_A400M.pdf

Question d'argent, vous dites ? Pas de problème, puisqu'à l'instar des constructeurs d'automobiles, les trois avionneurs – Lockheed-Martin, Boeing, et Airbus Military – ont fait des offres alléchantes à Ottawa. Pas de TPS et pas d'intérêts avant 2011 !



Portrait d'un bénévole

par Richard Brugger

Notre bénévole de ce mois-ci est un pilote canadien de renom. Il a été instructeur de vol, historien, conseiller cinématographique, optométriste et bénévole au Musée de l'aviation du Canada. Il est également le doyen de nos bénévoles, ayant célébré son 91^e anniversaire peu avant la publication de ce numéro d'Aérogramme.

Art Wahlroth est né et a grandi à Toronto. Il a servi dans l'Aviation royale du Canada durant la Seconde Guerre mondiale et dans les années qui ont suivi. Il a effectué deux périodes de service pendant la guerre, la première avec l'escadron 405 à bord de Wellington, la deuxième avec le 37^e escadron de la RAF, également sur des Wellington, en Afrique du Nord et en Italie. Question de principe, il a refusé la Croix du service distingué dans l'aviation (DFC) parce qu'elle avait été également décernée à quelqu'un qui, selon lui, ne la méritait pas. Après la guerre, il a été affecté à la base de Rockcliffe dans une unité de reconnaissance photographique où il a

volé sur des Spitfire, des Hurricane et des Lysander. Une fois démobilisé, il a été instructeur de vol à Owen Sound Airways, puis est devenu pilote de brousse pour divers transporteurs comme Austin Airways. Après avoir fait ses adieux à sa carrière de pilote, Art est devenu optométriste, profession qu'il a pratiquée pendant nombre d'années. Il a pris sa retraite il y a onze ans de cela, et est devenu bénévole au Musée.

En 1982, Art a reçu le Prix C. Don Long que lui a remis la Canadian Aviation Historical Society pour les trois articles qu'il a rédigés sur ses expériences comme pilote de guerre et pilote de brousse. En semaine, sa porte est presque toujours ouverte à quiconque veut lire le sommaire de ces articles. Dernièrement, il a été conseiller pour un film de la CBC, « The 13th Mission ».

Art est l'un des personnages incontournables du Musée : le temps et l'âge n'ont pas eu raison de son courage et de son

esprit vif. Bénévole depuis près de onze ans (il a cumulé environ 7 500 heures de service !), il consacre une grande partie de son temps à la recherche, ce qui ne l'empêche pas d'assister à toutes les activités spéciales du Musée.

Art compte une foule d'amis au Musée. On le voit souvent faire ses « rondes » pour saluer le personnel et les autres bénévoles, raconter des histoires de pilotage et s'assurer que personne ne dort à son poste !



Art Wahlroth

Avion-mystère – printemps 2006

par Régnald Fortier

Reconnaissez-vous cet appareil ? Certains le considèrent comme le meilleur avion à moteur à pistons de la Seconde Guerre mondiale. Le seul prototype a effectué son premier vol en mai 1944 et faisait toujours

l'objet d'essais en 1946. On louangeait sa performance exceptionnelle, son agilité, ses qualités de vol. Le personnel au sol (les « rampants ») appréciait l'accès facile à ses trappes et à ses compartiments, ce qui aidait grandement à son entretien en conditions d'exploitation. Malheureusement, il n'est jamais arrivé à l'étape de la production, les Alliés ayant acquis, à compter de 1944, la quasi-maîtrise de l'espace aérien, et l'avion à réaction commençant à s'imposer comme avion de l'avenir.

13 B Avion-mystère – Automne 2005

Veillez transmettre votre réponse à Jholic par courriel ou par téléphone. Le nom des gagnants sera annoncé dans un prochain dépliant ou dans le prochain numéro d'Aérogramme. Ils recevront un petit quelque chose pour leurs efforts.

L'avion-mystère de notre dernier concours n'était nul autre que le Hamilton H-47 Metalplane. Avion de transport léger entièrement métallique à l'aile haute renforcée par des haubans, il était propulsé par un moteur radial à 9 cylindres Pratt & Whitney Wasp de 410 HP. Considéré à l'époque (1930) comme un « géant », il pouvait transporter six passagers et deux membres d'équipage. Compétiteur direct du Ford Tri-moteur (et moins coûteux), il n'acquies jamais la renommée de cet appareil parce que Ford vantait le Tri-moteur comme étant plus sécuritaire en raison de ses trois moteurs. Seulement 29 Metalplane ont été construits, et ils ont été grandement utilisés par des transporteurs aériens au Canada et aux États-Unis. À notre

connaissance, deux d'entre eux ont été remis en état : l'un fait partie du Lysdale's Flying Service de Saint-Paul (Minnesota), et l'autre appartient au Western Canada Aviation Museum de Winnipeg (Manitoba).

Toutes nos félicitations au seul gagnant du concours de l'automne 2005 : Bill Upton. Merci, Bill, de nous avoir donné la bonne réponse. Vos efforts seront récompensés, puisque vous recevrez par la poste un cadeau de la boutique du Musée.



l'objet d'essais en 1946. On louangeait sa performance exceptionnelle, son agilité, ses qualités de vol. Le personnel au sol (les « rampants ») appréciait l'accès facile à ses trappes et à ses compartiments, ce qui aidait grandement à son entretien en conditions d'exploitation. Malheureusement, il n'est jamais arrivé à l'étape de la production, les Alliés ayant acquis, à compter de 1944, la quasi-maîtrise de l'espace aérien, et l'avion à réaction commençant à s'imposer comme avion de l'avenir.



North Star Project News

par Richard Brugger

Le projet North Star progresse bien. Il faut toutefois signaler deux problèmes d'envergure. Le premier est le financement et le deuxième est le nombre d'heures que peuvent actuellement consacrer les bénévoles.

L'engagement de la Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada et du Musée de l'aviation du Canada envers l'Association du projet North Star du Canada reste inchangé. Cependant, on craint que le financement reçu jusqu'à présent ne puisse maintenir les niveaux d'activités actuels et futurs jusqu'à la fin de la restauration.

Même si Héritage Canada reconnaît tout à fait le besoin de doter le Musée d'une aire de restauration et la nécessité de célébrer en 2009 le centenaire du premier vol propulsé au Canada par, entre autres, la remise en état du Northstar – le ministère ne dispose hélas pas des moyens financiers qui lui permettraient d'appuyer ce projet.

Les activités en cours, telles que la dépose d'un moteur, ont accru nos dépenses au point où il se pourrait que nous manquions de fonds. Or, nous estimons que la remise en état du North Star coûtera environ 500 000 \$. Les dons

que nous avons reçus jusqu'à présent (mars 2006) s'élèvent à environ 74 000 \$, et ces dons proviennent d'à peine plus de 1 000 donateurs. Le nombre de donateurs augmente, tout comme la contribution moyenne. Nous avons mis sur pied et tenons à jour une base de donateurs et, de concert avec le groupe de développement de la SMSTC, préparons un plan d'action conjoint pour recueillir d'autres fonds.

Afin d'offrir à un plus grand nombre de bénévoles l'occasion de se « salir les mains » sur le North Star, le Musée et la direction du projet ont consenti à raccourcir le calendrier des travaux. Désormais, les bénévoles du projet pourront travailler du lundi au mercredi.



Il est de plus en plus évident que nous devons attirer un plus grand nombre de bénévoles – surtout ceux ayant des compétences dans les métiers – si nous voulons pouvoir présenter l'appareil en assez bon état pour le centenaire du premier vol propulsé au Canada le 23 février 2009. Portez-vous bénévole et parlez à vos amis du projet. Pour devenir bénévole, visitez le site Web du projet à www.projectnorthstar.ca ou appelez Robert Holmgren, président de l'Association du projet North Star du Canada, au 613.748.5972.

Pour nous rejoindre...

Le Musée de l'aviation du Canada :

613-993-2010, 1-800-463-2038
Site Web : www.aviation.technomuses.ca

Personnes-ressources pour les bénévoles :

Marilyn Brooks, Programmes communautaires (du mardi au samedi)
613 991-4627, mbrooks@technomuses.ca

Linda Brand, Programmes communautaires
613-993-8964, lbrand@technomuses.ca

Kimberly Reynolds, Programmes éducatifs
613 991-3835, kreynolds@technomuses.ca

Ian Leslie, Adjoint à la bibliothèque
613 990-5015, ileslie@technomuses.ca

Rénauld Fortier, Conservateur
613 993-5751, rfortier@technomuses.ca

Bruce Stagg, Services aux visiteurs
613 990-2392, visiserv@technomuses.ca

Johic Nicolas, Services aux bénévoles
613 991-2197, jnicolas@technomuses.ca

Linda Dupuis, Administratrice du programme des bénévoles
613 993-7192, ldupuis@technomuses.ca

N'oubliez surtout pas

de vous inscrire.
Vos heures comptent !

Direction du Développement d'entreprise

par Pauline Séguin

Nous aimerions remercier toutes les personnes qui ont répondu à notre appel en faisant un don au Musée de l'aviation du Canada. Vos dons nous permettront de continuer à préserver le riche patrimoine de l'histoire de l'aviation du Canada.

Fonds de préservation

La prochaine étape du travail de restauration sur l'Avro Avian 1920 comprend l'achèvement de tout le travail de revêtement et, à l'étape finale, la remise en état du moteur. Le coût total est estimé à 94 000 \$, et les travaux devraient être terminés au printemps 2007.

Projet de remise en état du North Star

Les bénévoles du Project North Star Association continuent d'aider le Musée dans les tâches de restauration. On construit actuellement un support moteur pour les quatre moteurs Merlin de l'aéronef, alors qu'est presque terminée la restauration des sièges de l'équipage et des tableaux de bord principaux.

Fonds pour la jeunesse

Pendant la campagne de Centraide en 2004, les employés ont partagé la passion de leur travail en créant un Fonds pour la jeunesse. Les généreuses contributions à

ce fonds ont servi à défrayer les coûts de transport et les droits d'accès aux programmes pour un certain nombre d'élèves du Conseil scolaire de la circonscription d'Ottawa-Carleton, sans quoi ces élèves n'auraient pas pu visiter le Musée.

Pour plus de renseignements sur l'une de ces initiatives ou pour faire un don, veuillez communiquer avec le Bureau des activités de financement en appelant au (613) 991-6271 ou au 1-800 288-0471, ou en envoyant un courriel à contribution@technomuses.ca.