



Panthéon de l'Aviation du Canada

46th Annual Dinner & Induction Ceremony

Thursday, May 16, 2019

BOMBARDIER

*Laurent Beaudoin Completion Centre
200, Côte-Vertu West, Dorval, Québec*

46^e Dîner et Gala d'intronisation annuels

- Le jeudi 16 mai 2019
- Centre de finition Laurent Beaudoin
- BOMBARDIER**
- 200, Côte-Vertu Ouest, Dorval, Québec



David Charles
Fairbanks



John Peter
Holding



Barry Paul
Lapointe



James McGregor
“Greg” McDougall



William Philip
Paris



VANCOUVER
INTERNATIONAL
AIRPORT

**Throughout his career,
John Peter Holding has
been an innovating force
and his contribution to
the development of the
A220 aircraft is invaluable.**

John, our most heartfelt
congratulations on being
inducted into Canada's
Aviation Hall of Fame!



TABLE OF CONTENTS / TABLE DES MATIÈRES

Welcoming Messages	2-7	Messages d'accueil
Evening Program	9	Programme de la soirée
Dinner Menu	11	Menu du dîner
History of Canada's Aviation Hall of Fame	13	Histoire du Panthéon de l'Aviation du Canada
Members of the Hall	14-15	Les Membres du Panthéon
David Charles Fairbanks	18-23	David Charles Fairbanks
John Peter Holding	26-31	John Peter Holding
Barry Paul Lapointe	34-39	Barry Paul Lapointe
James McGregor "Greg" McDougall	42-47	James McGregor "Greg" McDougall
William Philip Paris	50-55	William Philip Paris
Supporters	59	Patrons
Acknowledgements	63	Remerciements

Canada's Aviation Hall of Fame



Panthéon de l'Aviation du Canada



THE GOVERNOR GENERAL • LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE

Le 16 mai 2019

May 16, 2019

Bienvenue à la 46^e cérémonie d'indtronisation du Panthéon de l'aviation du Canada (PAC).

Ce soir, vous rendez hommage à cinq remarquables nouveaux lauréats qui ont apporté une contribution exceptionnelle à l'industrie aérospatiale. Par leur vision, leur leadership et leur détermination, ils ont perpétué la longue tradition canadienne d'excellence et ils méritent toute notre admiration.

De tous les grands pays, le Canada a particulièrement bénéficié de l'aviation. Depuis l'avènement des premiers vols commerciaux, les professionnels de l'aviation assurent un lien vital entre les populations d'un océan à l'autre et à l'autre. Transportant les gens et les biens, ils ont permis l'accès aux vastes territoires du Canada et ont relié les communautés éloignées avec le reste du monde. Pour beaucoup d'entre nous, l'aviation est une passion et une source de grande fierté. Nous devons continuer de célébrer haut et fort les héros et les pionniers de notre aviation.

L'excellence n'arrive pas par hasard. Elle est le fruit d'une intention claire, d'efforts soutenus et d'une exécution rigoureuse. Les membres intronisés cette année ont tous démontré cette excellence au fil de leur carrière prolifique.

Sincères félicitations à messieurs John Peter Holding, Barry Paul Lapointe et James McGregor « Greg » McDougall, ainsi qu'aux familles des regrettés David Charles Fairbanks (1922-1975) et William Philip « Bill » Paris (1919-2010).

Je vous souhaite une soirée des plus mémorables.

Welcome to the 46th induction ceremony of Canada's Aviation Hall of Fame (CAHF).

You are gathered tonight to pay tribute to five remarkable new inductees who have made significant contributions to Canada's aerospace industry. Demonstrating vision, leadership and a determination, they have gone above and beyond the call of duty and they richly deserve the accolade.

Perhaps no other nation on Earth has relied upon aviation as heavily as Canada. From the beginning of commercial flights, aviation professionals have played an integral role in connecting people, goods and places from coast to coast to coast. They have improved access to Canada's vast territories and have been a literal lifeline between remote communities and the outside world. For many of us, aviation is a passion and a great source of pride. We must never cease to recognize and celebrate its pioneers and heroes.

Excellence does not happen by chance. It is the result of clear intention, sincere effort and rigorous execution. In their prolific careers, this year's inductees have all demonstrated this very kind of excellence.

Heartfelt congratulations to John Peter Holding, Barry Paul Lapointe and James McGregor "Greg" McDougall, and to the families of the late David Charles Fairbanks (1922-75) and the late William Philip "Bill" Paris (1919-2010).

To all, I wish you a memorable evening.

FLY SAFE!





PRIME MINISTER · PREMIER MINISTRE

May 16, 2019

Dear Friends:

I am pleased to extend my warmest greetings to everyone attending the 46th Annual Dinner & Induction Ceremony of Canada's Aviation Hall of Fame (CAHF).

This event pays tribute to individuals and organizations that have made exceptional contributions to aviation and aerospace in Canada. I would like to salute this year's inductees who will now take their place alongside other distinguished members of the CAHF: David Charles Fairbanks, John Peter Holding, Barry Paul Lapointe, James McGregor McDougall, and William Philip Paris. Their outstanding accomplishments make them most deserving of this prestigious recognition.

I would also like to thank the CAHF for hosting this event, and for its commitment to honouring excellence in Canada's aviation and aerospace industries.

Please accept my best wishes for a memorable evening.

Yours sincerely,

The Rt. Hon. Justin P.J. Trudeau, P.C., M.P.
Prime Minister of Canada

Le 16 mai 2019

Chères amies, chers amis,

Je suis heureux de présenter mes salutations les plus chaleureuses à celles et ceux qui assistent au 46e dîner annuel et à la cérémonie d'intronisation du Panthéon de l'Aviation du Canada (PAC).

Cet événement rend hommage aux personnes et aux organisations qui ont apporté une contribution exceptionnelle à l'aviation et à l'aérospatiale au Canada. Je tiens à saluer les personnes intronisées cette année qui se joindront à d'autres membres éminents du PAC : David Charles Fairbanks, John Peter Holding, Barry Paul Lapointe, James McGregor McDougall, et William Philip Paris. Leurs réalisations exceptionnelles les rendent dignes de cette prestigieuse reconnaissance.

J'aimerais également remercier le PAC d'avoir été l'hôte de cet événement et de son engagement à honorer l'excellence dans les industries aéronautique et aérospatiale du Canada.

Je vous souhaite une soirée des plus mémorables.

Cordialement,

Le très hon. Justin P. J. Trudeau, C.P., député
Premier ministre du Canada





LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR DU QUÉBEC

L'honorable J. Michel Doyon a.r., LL.S Ph. D. Ad E.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à toutes les participantes et à tous les participants au Panthéon de l'Aviation du Canada.

It is with pride that Quebec hosts this 46th annual Induction Celebration.

Je profite également de l'occasion pour féliciter chaleureusement les cinq nouveaux membres qui y seront intronisés. Par leur contribution remarquable, ils ont permis au monde de l'aviation d'évoluer et de se moderniser.

Je remercie les dévoués organisateurs de cet événement et souhaite à tous des moments riches de découvertes et de rencontres.

To all, have a good stay with us.

Panthéon de l'Aviation du Canada



MESSAGE DU PREMIER MINISTRE

Je vous souhaite la bienvenue à Montréal, à l'occasion de cette cérémonie annuelle d'intronisation au Panthéon de l'aviation du Canada.

Pour avoir travaillé de nombreuses années dans le domaine de l'aviation, je comprends très bien les défis complexes de cette industrie. Je peux aussi apprécier à sa juste valeur le travail de ceux et celles qui contribuent, par leur talent et leur engagement, à la renommée de notre pays à l'échelle mondiale.

Certaines des personnes récompensées se sont illustrées par leur courage et leur audace, notamment comme pilotes au cours de la dernière guerre mondiale. Ils ont amplement mérité notre reconnaissance ainsi que leur place parmi nos héros. D'autres se sont distingués par leur capacité d'innovation, leur sens entrepreneurial et leur génie. Grâce à leur savoir-faire, ils ont contribué à notre prospérité et à notre expertise dans ce domaine.

Chacun des hommes intronisés mérite pleinement l'hommage qui lui est rendu, et ce, même à titre posthume. Je leur adresse mes plus sincères félicitations. J'espère que ce témoignage d'estime et de gratitude sera une source de fierté pour leurs proches.

Encore une fois, félicitations aux récipiendaires et bonne soirée!



François Legault

I would like to welcome you to Montréal to the annual induction ceremony of Canada's Aviation Hall of Fame.

Having worked for many years in the aviation sector, I fully understand the complex challenges that the industry is facing. I can also truly appreciate the efforts of those who contribute through their talent and commitment to the country's international renown.

Some of the inductees stand out because of their courage and daring, especially as pilots during World War II. They fully deserve our recognition and their place among our heroes. Others are noteworthy for their ability to innovate, their entrepreneurial spirit and genius. Their know-how has contributed to our prosperity and expertise in this field.

The inductees fully deserve the tributes paid to them, even posthumously. I extend to them my sincerest congratulations. I hope that this expression of esteem and gratitude will be a source of pride for their loved ones.

Once again, congratulations to the inductees and have a pleasant evening.

Québec 



DORVAL

Le 16 mai 2019

May 16, 2019

UN MESSAGE DU MAIRE ROULEAU

Au nom des citoyens de Dorval et de mes collègues du Conseil municipal, je souhaite la bienvenue au 46^e Gala d'intronisation du Panthéon de l'Aviation du Canada.

Cette année, avec l'intronisation des cinq remarquables individus suivants : David Fairbanks, John Holding, Barry Lapointe, Greg McDougall and William Paris, le gala 2019 est la culmination de plus d'un siècle et la reconnaissance de 232 Canadiens et de 23 organisations membres de ce prestigieux Panthéon, qui s'est donné comme mission d'honorer des Canadiens pour leur participation exceptionnelle à l'aviation canadienne. Ces cinq hommes ont été choisis pour leurs contributions au développement du Canada grâce à leur rôle prépondérant dans l'histoire de l'Aviation au Canada.

M. Laurent Beaudoin, animateur et conférencier de ce soir, est lui-même membre du Panthéon depuis son intronisation en 1999. En 55 ans de service chez Bombardier, il a exercé les fonctions de président et de président du conseil de Bombardier.

Je suis heureux d'accueillir cette célébration nationale en présence d'hommes et de femmes si hautement reconnus dans l'histoire de l'Aviation canadienne.

Je félicite le Panthéon de l'Aviation du Canada pour son engagement continual à préserver cette partie importante de notre histoire.

BONNE SOIRÉE!

A MESSAGE FROM MAYOR ROULEAU

On behalf of the citizens of Dorval and my City Council colleagues, I am pleased to welcome you to the 46th Annual Induction Ceremony and Gala of Canada's Aviation Hall of Fame.

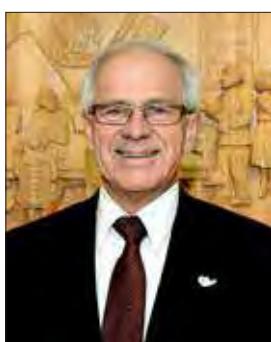
With this year's induction of five amazing individuals: David Fairbanks, John Holding, Barry Lapointe, Greg McDougall and William Paris, tonight's 2019 gala is a culmination of over a century and 232 Canadians and 23 organizations members of this prestigious Hall of Fame, which lends itself to honouring Canadians for their outstanding places in Canadian aviation. These five men have been selected for their contributions to Canada's development through their integral roles in Canada's aviation history.

Mr. Laurent Beaudoin, tonight's guest presenter and speaker, is himself a member of the Hall of Fame, having been inducted in 1999. In 55 years of service with Bombardier, he served in capacities of President and Chairman of Bombardier.

I am pleased to welcome this national celebration in the presence of such esteemed men and women in Canadian Aviation history.

I congratulate Canada's Aviation Hall of Fame for their commitment to preserving this important part of our history.

HAVE A GOOD EVENING!



EDGAR ROULEAU
Maire / Mayor



Chairman's Welcome - 2019 Induction Gala / Mot du Président - Gala d'intronisation 2019

May 16, 2019

Welcome to Canada's Aviation Hall of Fame 2019 Induction Gala at the Laurent Beaudoin Completion Centre here at Montreal's Pierre Elliott Trudeau International Airport.

As always, there are many people to acknowledge and thank for making the induction dinner happen and run with military precision. This year's dinner committee chairman and past chairman of Hall of Fame's board of directors, Tom Appleton, led both the volunteers and Wetaskiwin based staff in preparing tonight's event. We have had incredible support from Katie Papoutsis and her team here at the Completion Centre. From experience we can confirm that this world class facility comes with world class support!

Most of you will not have had an opportunity to visit this facility before. It is a unique experience, which I trust you will enjoy. For me, a former employee of 25 years at Bombardier, I am proud that Bombardier is hosting the Hall of Fame in this magnificent facility. I trust many former colleagues will be in attendance, and I look forward to seeing you. On behalf of the Friends of the Hall of Fame, the directors and staff, we thank Bombardier for their generous hospitality.

Tonight, we honor five new Members to the Hall of Fame for their contributions and achievements in Canada's aviation and aerospace community. You will be introduced to these leaders and their contributions to Canada throughout dinner with stories in our printed program and in videos, written and produced by the Hall's historian, John Chalmers. Tonight is John's last Induction dinner as historian, as he is retiring from the position after ten years. Thank you, John!

It is my pleasure to thank Mr. Laurent Beaudoin, former Chairman of Bombardier, for presenting our new Members with their Honours. Mr. Beaudoin was inducted into the Hall of Fame in 1999 at a ceremony in Winnipeg for his and Bombardier's contributions to Canadian aerospace.

Finally, thank you all for coming tonight. Without the support of the Friends of the Hall we could not make this evening a success.

Please enjoy the dinner and tonight's ceremonies!

Rod Sheridan



Le 16 mai 2019

Bienvenue au Gala d'intronisation de 2019 du Panthéon de l'Aviation du Canada, qui a lieu cette année au Centre de finition Laurent Beaudoin de l'aéroport international Pierre Elliot Trudeau à Montréal.

Comme toujours, de nombreuses personnes méritent d'être reconnues et remerciées pour l'organisation d'un dîner d'intronisation qui se déroule avec la précision d'un défilé militaire. Cette année le Président de ce comité et ancien Président du Conseil d'administration du Panthéon de l'Aviation du Canada, Tom Appleton, a dirigé les bénévoles et le personnel basé à Wetaskiwin dans la préparation de l'événement de ce soir. Katie Papoutsis et son équipe du Centre de finition nous ont apporté un soutien incroyable. En nous basant sur notre expérience, nous pouvons vous confirmer que cette installation de classe mondiale est dotée d'un soutien de classe mondiale!

La plupart d'entre vous n'avez probablement pas encore eu l'occasion de visiter cette installation. C'est une expérience unique, et je suis certain que vous appréciez. Pour moi, qui ai été employé de Bombardier pendant 25 ans, je suis fier que Bombardier accueille le Panthéon de l'Aviation du Canada dans ce magnifique environnement. Je crois que plusieurs de mes anciens collègues sont présents, et j'ai hâte de vous rencontrer. Au nom des Amis du Panthéon de l'Aviation du Canada, des directeurs et du personnel, je remercie Bombardier de sa généreuse hospitalité.

Ce soir, nous honorons cinq nouveaux membres au Panthéon de l'Aviation du Canada pour leurs contributions et réalisations dans la communauté canadienne de l'aviation et de l'aérospatiale. Nous vous présenterons ces leaders et leurs contributions au Canada au cours du dîner, par le biais de leur histoire dans notre programme imprimé et dans de courtes vidéos, le tout rédigé et produit par l'historien du Panthéon, John Chalmers. Ce soir est le dernier dîner d'intronisation de John en tant qu'historien, car il prend sa retraite après dix années à ce poste. Merci infiniment, John!

Il me fait plaisir de remercier M. Laurent Beaudoin, ancien président de Bombardier, qui remettra une distinction honorifique à chacun des nouveaux membres. M. Beaudoin a été intronisé au Panthéon de l'Aviation du Canada en 1999 à l'occasion d'une cérémonie tenue à Winnipeg pour ses contributions et celles de Bombardier à l'aérospatiale canadienne.

Et enfin, merci à tous pour votre présence ici ce soir. Sans le soutien des Amis du Panthéon nous n'aurions pu faire de cette soirée un succès.

Je vous invite à profiter du repas et des cérémonies de ce soir!

Rod Sheridan



CAE vise à améliorer la sécurité du transport aérien et la préparation aux missions des forces de défense grâce à la formation qu'elle offre.

Félicitations aux membres intronisés en 2019 au Panthéon de l'aviation pour tout ce qu'ils ont apporté à l'aviation et à l'aérospatiale.

CAE's mission is to make air travel safer and defence forces mission ready through the training we provide.

Congratulations to the 2019 inductees into the Aviation Hall of Fame for all they have brought to aviation and aerospace.



EVENING PROGRAM / PROGRAMME DE LA SOIRÉE

Master of Ceremonies
Denis Chagnon

Entry of Inductees
Led by
Pipe Major Brian MacKenzie
Black Watch Association Pipes and Drums
escorted by
Royal Canadian Air Cadet Squadron 588 Eric Simms
Cadets de L'Aviation Royale Canadien Escadron
621 St-Laurent

O Canada

Welcome
Rod Sheridan, Chairman
Canada's Aviation Hall of Fame

Airman's Grace
Sergio Marrone
Vice President, Customer Delivery,
Bombardier Business Aircraft

Dinner

Introduction of Members of the Hall

Toast to the Queen
Emily Holding

Toast to Members of the Hall
Tom Appleton

Induction Ceremonies
Laurent Beaudoin
Chairman Emeritus, Bombardier Inc.
and
Rod Sheridan

Inductees
David Charles Fairbanks
John Peter Holding
Barry Paul Lapointe
James McGregor "Greg" McDougall
William Philip Paris

Keynote Address
Hélène V. Gagnon
Vice President, Public Affairs and
Global Communications, CAE

Closing Remarks
Denis Chagnon

Maître de cérémonies
Denis Chagnon

Entré des intronisés
Dirigé par
Conemuseur-Major Brian MacKenzie
Black Watch Association Pipes and Drums
et escorté par les
Royal Canadian Air Cadet Squadron 588 Eric Simms
Cadets de L'Aviation Royale Canadien Escadron
621 St-Laurent

O Canada

Bienvenue
Rod Sheridan, président
Panthéon de l'Aviation du Canada

Bénédiction de l'aviateur
Sergio Marrone
Vice-président, Livraison à la clientèle,
Bombardier Avions d'affaires

Banquet

Présentation des membres du Panthéon

Toast à la Reine
Emily Holding

Toast aux membres du Panthéon
Tom Appleton

Cérémonie d'intronisation
Laurent Beaudoin
Président émérite, Bombardier Inc.
et
Rod Sheridan

Intronisés
David Charles Fairbanks
John Peter Holding
Barry Paul Lapointe
James McGregor "Greg" McDougall
William Philip Paris

Conférencier
Hélène V. Gagnon
Vice-présidente, Affaires publiques et
Communications mondiales, CAE

Remarques de clôture
Denis Chagnon





Sky's the limit.

GE Aviation congratulates **John Holding** on his induction into Canada's Aviation Hall of Fame.



DINNER MENU / MENU DU DÎNER

Hors D'oeuvres

Zucchini patty with turmeric, crushed tomatoes
with mashed garlic confit | Caramelized Shrimp with Green
Cajun Juice and Madagascar Pepper | Fillet of Quebec lamb,
roasted garlic emulsion with rosemary

Hors d'œuvre

Galette de courgette au curcuma, concassé de tomates
à la purée d'ail confit | Crevette caramélisée au jus cajun vert et
poivre de Madagascar | Filet d'agneau du Québec, émulsion
d'ail rôti au romarin

Appetizer

Layered piglet with grilled peppers
Fresh salsa with mango and coriander

Entrée

Etagé de porcelet confit et poivrons grillés
Salsa fraîcheur à la mangue et coriandre

Main Course

Chicken breast marinated with rosemary on polenta
with herbs and pan-fried vegetables

OR

Salmon steak marinated in tamari and crusted
with sesame seeds, with rice wafer and bokchoy

OR

Falafels with coriander and black beans on Asian spiced
julienne roots, vegetable glaze (vegan)

Plat principal

Poitrine de volaille marinée au romarin sur polenta aux herbes
et poêlée de légumes

OU

Pavé de saumon mariné au tamari en croûte de sésame, galette de riz
parfumé et tombée de bokchoy

OU

Falafels à la coriandre et haricots noirs sur julienne de racines aux
épices d'Orient, glace de légumes (végétalien)

Dessert

Lemon meringue: Intense lemon cream
on shortbread Nantais
in a light Limoncello and raspberry meringue

Dessert

Citron meringué : crème de citron intense
sur sablé Nantais
Meringue légère au Limoncello et framboises

Coffee and Tea

Thé et café

CONAIR
AERIAL FIREFIGHTING



CONAIR IS VERY PROUD TO SUPPORT
CANADA'S AVIATION HALL OF FAME

Congratulations to all 2019 Inductees who have all
made important and lasting contributions to Aviation

Protecting Our World

Conair Group Inc. 1510 Tower Street, Abbotsford, British Columbia, Canada V2T 6H5 | T.: 604-855-1171 | E.: info@conair.ca | WWW.CONAIR.CA

HISTORY OF CANADA'S AVIATION HALL OF FAME



Welcome to the Hall's 46th induction dinner and ceremonies. The first induction was held July 16, 1974 in Edmonton, Alberta. Hosted by the City of Edmonton, it was indeed a gala evening, with over 600 people in attendance, honouring 79 original Members.

Those Members represented the best in civil and military aviation since the Hon J. A. D. McCurdy, the first member inducted into the Hall, made the first flight in Canada and the British Empire in an aeroplane he designed and built called the Silver Dart. Members comprised all who had been awarded the Trans-Canada (McKee) Trophy; all Companions of the Order of Icarus; all recipients of the Victoria Cross in aerial combat; Alexander Graham Bell, who brought together the brilliant individuals of the Aerial Experiment Association (AEA); J. A. D. McCurdy for designing and building the Silver Dart; Frederick W. (Casey) Baldwin, Chief Engineer of the AEA; G/C John E. Fauquier to represent Bomber Command; and F/L George E. "Buzz" Buerling to represent Fighter Command in the Second World War.

The Trans-Canada (McKee) Trophy is the oldest aviation award in Canada. First awarded in 1927, it was given each year to the individual whose achievement in aviation was deemed the most outstanding.

In 1967, Canada's Centennial Year, an assessment of the honours available to airmen revealed that no consistent superior recognition existed in Canada except for the McKee Trophy. To fill this void the Order of Icarus was founded. At its third investiture in 1973, a story appeared in the *Calgary Herald* under the headline 'Hall of Fame Aviators Gather in Calgary'. These words sparked the beginning of Canada's Aviation Hall of Fame, which was incorporated August 2, 1973.

CAHF's founding Board of Directors under chairman C.H. 'Punch' Dickins and vice-chairman Donald N. Watson accomplished a next-to-impossible task: deciding who should be members, commissioning portraits, gathering memorabilia, devising a method for selecting future members, and putting it all together for a public opening and induction in just over one year.

One of the founding Board's tasks was to determine the location of the Hall of Fame. In a country the size of Canada, this was not easy. Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Montreal - all these cities and more had merit. Edmonton, long known as 'The Gateway to the North' was chosen as the place it would open.

The Hall opened in the Sportex Building at Edmonton's exhibition grounds on July 17, 1974, then for several years it was located in Edmonton's Convention Centre. In 1992 it joined with one of Canada's most historically significant collections of vintage aircraft, and remains today at the Reynolds-Alberta Museum in Wetaskiwin, Alberta.

Nominations for new Members come from the public at large. The Nomination Review Committee was established to accept nominations for membership. This committee looks for contributions to aviation which have been of major benefit to Canada. Since 1973, including 2019, 237 Members have been named: they are pilots, aeronautical engineers, doctors,

scientists, administrators, and as of 2012, four astronauts. During that time, 23 organizations have been honoured with a Belt of Orion Award for Excellence. The Hall invites the public to provide nominations.

Canada's Aviation Hall of Fame is entrusted with the task of maintaining, preserving and promoting the names and deeds of Members. Canada's aviation history is presented through their life stories, which are found in the Members Book, *They Led the Way* (1999), and in Annual Updates, which continue after 1999. These are available from the Hall.

Vision and Mission Statements for Canada's Aviation Hall of Fame:

Vision: Keeping our aviation heroes, leaders and innovators in the hearts and minds of Canadians.

Mission: To honour those individuals and organizations that have made outstanding contributions to aviation and aerospace in Canada; and to collect, preserve, exhibit and interpret artifacts and documents, thereby inspiring and educating Canadians.



Photo by Rick Radell

Hall of Fame Members in attendance at the 2018 inductions held at the Calgary International Airport. Front row, left to right: Kathy Fox (inducted 2016), Max Ward (1974), Russ Bannock (1983), George Miller (2015), Robert "Bud" White (1974), Dave Williams (2012). Back row, left to right: John Maris (2018); Paul Manson (2018); Robert Deluce (2017); Iain Bogie, representing his late father, John Bogie (2018); Rosella Bjornson (1997); Greg Powell (2018); Jim McBride (2015); Barry Marsden (2009); Danny Sitnam (2017).

MEMBERS OF CANADA'S AVIATION HALL OF FAME



Members of Canada's Aviation Hall of Fame and year of Induction (* Denotes living Member)

Agar, Carlyle Clare	1974	*Cavadias, Nicholas Byron	1996	*Garneau, J. Marc	2008
Archibald, William Munro	1974	Caywood, Alfred Beebe	1988	Garratt, Philip Clark	1974
Armstrong, Neil J.	1974	Chamberlin, James Arthur	2001	Gilbert, Walter Edwin	1974
Audette, Julien Joseph	1989	*Chmela, Walter F.	2006	Godfrey, Albert Earl	1978
Austin, J.A.M. (Jack)	1976	Christensen, Nils	2012	Graham, Stuart	1974
Bain, James Tocher	2000	Clarke, Larry Denman	1996	Grandy, Roy Stanley	1988
Baker, Albert William	2000	Collishaw, Raymond	1974	Gray, Robert Hampton	1974
Baker, Ronald John	1994	Cooke, Thomas C.	2004	Greenaway, Keith Rogers	1974
Baker, Russell Francis	1975	Cooper-Slipper, T.P.M. (Mike)	2003	Grossmith, Seth Walter	1990
Balchen, Bernt	1974	*Crichton, John	2011	*Hadfield, Chris Austin	2005
Baldwin, Frederick Walker	1974	Curtis, Wilfred Austin	1984	Halton, Harry	1984
*Bannock, Russell	1983	Davoud, Paul Yettvart	1985	Hamilton, Donald T.	2011
Barker, William George	1974	deBlicquy, Lorna V.	2014	Hartman, Paul Albert	1974
Bazalgette, Ian Willoughby	1974	*Deluce, Robert John	2017	Hayter, Henry Winston	1974
*Beaudoin, Laurent	1999	Deluce, Stanley M.	2007	Heaslip, Robert Thomas	1974
*Beddoe, Clive John	2014	Dickins, C.H. (Punch)	1974	*Henley, J. F. "Frank"	2013
Bell, Alexander Graham	1974	Dilworth, Paul Bernard	2000	Hiscocks, Richard Duncan	1998
Bennett, Victor Robert	2013	Dobbin, Craig L.	2007	Hitchins, Fred Harvey	2007
Berry, Arthur Massey	1974	Dodds, Robert Leslie	1994	Hobbs, Basil Deacon	1987
Beurling, George Frederick	1974	Dowling, Vera E.	2000	•Holding, John Peter	2019
Birchall, Leonard Joseph	2001	Dunlap, Clarence Rupert	2002	Hollick-Kenyon, Herbert	1974
Bishop, William Avery	1974	Dymont, John Talbot	1988	Hopson, Herbert	1989
*Bjornson, Rosella	1997	Edwards, Harold (Gus)	2012	Hornell, David Ernest	1974
Blakey, Thurston	1992	*Edwards, James F. "Stocky"	2013	Hotson, Frederick William	1998
Boffa, Ernest Joseph	1993	Engle, Robert P.	2014	Howe, Clarence Decatur	1976
Boggs, William Brenton	2003	Fairbanks, David Charles	2019	Hutt, Albert Edward	1992
Bogie, John Munroe	2018	Fallow, Maurice D'Arcy Allen	1992	*Jeanniot, Pierre	2012
Boyd, James Erroll Dunsford	2017	Fauquier, John Emilius	1974	Jewitt, William Gladstone	1978
*Bradford, Robert William	1996	Finland, George Harold	1974	Kearns, Frederick Ronald	2008
Brintnell, Wilfred Leigh	1976	*Floyd, James Charles	1993	Kennedy, Harry Marlowe	1979
Bristol, Helen Marcelle	1974	Forester, Norman Gladstone	1974	*Kerr, Leslie George	1999
Brown, Arthur Roy	2015	Fowler, Robert Howden	1980	Knox, W. G. Melvin	1974
Brown, Francis Roy	1976	Fowler, Walter Warren	1974	Lamb, Thomas	2009
Buller, Frederick Howard	1999	*Fox, Kathleen Carol	2016	Lane, Reginald John	2000
Burbidge, Maurice	1974	Fox, Thomas Payne	1983	•Lapointe, Barry Paul	2019
Burke, Carl Frederick	1982	Foy, James Henry	1980	Laserich, Willy	2010
Capreol, Erskine Leigh	1981	Franks, Wilbur Rounding	1983	Lawrence, Thomas Albert	1980
*Carmichael, Frederick James	2016	Fraser, Douglas	1987	Leach, Wilson George	1974
*Carr, William Keir	2001	Fraser-Harris, A.B. Fraser	2005	Leckie, Robert	1988
		Fullerton, Elmer Garfield	1974	Leigh, Zebulon Lewis	1974



Belt of Orion Award For Excellence

1988 - Canadian Air Line Pilots Association
 1989 - Air Cadet League of Canada
 1990 - Southern Alberta Institute of Technology
 1991 - Ontario Ministry of Natural Resources, Aviation and Fire Management Branch
 1992 - Not Awarded / Non décerné

1993 - Canadian Owners and Pilots Association
 1994 - 431 Air Demonstration Squadron - Canadian Forces Snowbirds
 1995 - The Ninety-Nines, Inc. (West and East Canada Sections)
 1996 - Not Awarded / Non décerné

1997 - Not Awarded / Non décerné
 1998 - Canadian Forces Search and Rescue
 1999 - British Columbia Aviation Council
 2000 - RCMP Air Division
 2001 - Canadian Aviation Historical Society
 2002 - Canadian Aviation Artists Association
 2003 - Not Awarded / Non décerné

MEMBRES DU PANTHÉON DE L'AVIATION DU CANADA



Membres du Panthéon du Canada et l'année d'installation (* dénote un membre vivant)

Lennox, William Ross	2016	*Moore, Frederick Alexander M.	2014	Showler, John Gavin	1974
Lilly, Alexander John	1984	Morrison, Angus Curran	1989	Siers, Thomas William	1974
Lothian, George Bayliss	1974	Mulock, Redford Henry	2010	Sims, Arthur George	1974
Lucas, Joseph Henry	1991	Munro, Raymond Alan	1974	*Sitnam, Daniel Anthony James	2017
Luck, W.F. Sheldon	1981	Mynarski, Andrew Charles	1974	Sloan, John Charles	1974
Luttmann, H. Charles	2009	Neal, George Arthur	1995	Smith, Elvie Lawrence	1993
MacDougall, Frank Archibald	1974	Newson, William F.M.	1984	Smith, Frank Ernest William	1998
MacGill, E.M.G. Elsie	1983	Oaks, Harold Anthony	1974	*Smith, Rogers Eben	2017
MacInnis, Gerald Lester	1974	Orr, Marion Alice	1982	Stedman, Ernest Walter	1982
MacLaren, Donald Roderick	1977	Palmer, John Ender	1988	Sutherland, Alexander Mackay	1991
MacLeod, Merlin William	1977	Pasmore, Hubert Martyn	2008	Taylor, Claude Ivan	1985
Maclure, Kenneth Cecil	2005	Paris, William Philip	2019	*Terpening, Harold Rex	1997
*Manson, Paul David	2018	*Payette, Julie	2010	Tilley, A. Ross	2006
*Maris, John Michael	2018	*Peel, Ronald	1991	Tomlinson, Samuel Anthony	1974
*Marsden, K. Barry	2009	Phillips, George Hector Reid	1974	Trans-Canada Airlines	1974
May, Wilfrid Reid (Wop)	1974	Philp, Owen Bartley "O.B."	2015	Tripp, Leonard John	1974
May, William Sidney	1979	Phipps, Welland Wilfred	1974	Tudhope, John Henry	1974
*McBride, James Stuart	2015	Plant, John Lawrence	1985	Turnbull, Wallace Rupert	1977
McCall, Fred R.G.	1978	*Powell, Dwight Gregory	2018	Turner, Percival Stanley	1974
McClure, Donald Stuart	2002	Powell, Peter Geoffrey	1990	Vachon, J.P. Romeo	1974
McConachie, Eric	2005	Randall, Robert Cheetham	1974	Vanhee, Archie	1987
McConachie, G.W. Grant	1974	Rawson, Bernard Anderson	1974	*Villeneuve, J.A.G. Fern	2006
McCurdy, J.A.D.	1974	Reid, Thomas Mayne	1974	*Ward, Maxwell William	1974
*McDougall, James McGregor "Greg"	2019	Reilly, John Hardisty	1974	Warren, Vi Milstead	2010
McGregor, Gordon Roy	1974	Reilly, Moretta (Molly) Fenton	1974	Watson, Donald N.	1974
McIntyre, Robert Billo	2006	Reynolds, Stanley George	2009	West, Roland Burgess	1974
McIvor, Daniel Erskine	2002	Richardson, James Armstrong	1976	*Wheeler, William J.	2011
McLean, Alexander Daniel	1974	*Richmond, Robert (Dick)	1995	*White, Robert Allan "Bud"	1974
McLeish, Walter McDonald	2003	Rogers, Donald Howard	1998	*Williams, Dafydd (Dave)	2012
McLeod, Alan Arnett	1974	Rood, James Lindsay	1974	Williams, Thomas Frederick	1974
McMillan, Stanley Ransom	1974	Russell, Frank Walter	1994	Wilson, Arthur Haliburton	1979
McMullen, Archibald Major	1974	Ryan, Richard W.	2011	Wilson, John Armistead	1974
McNair, Robert Wendell	1990	Sanderson, William John	1983	Woodman, Jack Fraser	1995
Mead, Bert William	1974	*Sandford, John William	2013	Woollett, Walter	2004
Michaud, Almer Leonard	1993	Saunders, Kenneth Foster	1997	Wright, Jerauld George	1974
Middleton, Robert Bruce	1989	Schultz, Rayne (Joe) Dennis	1997	Yorath, Dennis Kestell	1974
*Milberry, Lawrence	2004	Schweitzer, Eugene Howard	1996	Young, Franklin Inglee	1974
*Miller, George Edward	2015	Seagrim, Herbert Walter	1974	Zubko, Michael	2003
Moar, Jack	1974	Seymour, Murton Adams	1974	Zurakowski, Janusz	1974
		Shenstone, Beverley Strahan	2016		

Prix d'excellence du Belt of Orion

2004 - Canadian Aeronautics and Space Institute
 2005 - Aerospace Engineering Test Establishment
 2006 - International Aviation Management Training Institute

2007 - Canadian Business Aviation Association
 2008 - Canadian Warplane Heritage Museum
 2009 - Not Awarded / Non décerné
 2010 - Not Awarded / Non décerné
 2011 - Hollinger Ungava Transport
 2012 - Leavens Aviation Inc.

2013 - Canadian Pacific Air Lines
 2014 - Not Awarded / Non décerné
 2015 - AeroVelo Inc.
 2016 - Royal Canadian Naval Air Branch
 2017 - RCAF Golden Hawks
 2018 - Not Awarded / Non décerné
 2019 - Not Awarded / Non décerné



Built in Canada, Proven Around the World

Viking congratulates the 2019 Aviation Hall of Fame inductees
for their contributions to the development and success
of Canada's aerospace industry.



VIKING
VERSATILITY THAT WORKS

www.vikingair.com

info@vikingair.com

International Toll Free: 1-800-6727-6727



As the home of Canada's Aviation Hall of Fame, the City of Wetaskiwin congratulates this year's inductees and celebrates their vision and contribution to Canadian aviation.

La ville de Wetaskiwin, qui accueille le Temple de la renommée de l'aviation du Canada, félicite les intronisés de cette année et célèbre leur vision et leur contribution à l'aviation canadienne.

Find out more about the home of Canada's Aviation Hall of Fame at www.wetaskiwin.ca



DAVID CHARLES FAIRBANKS, DFC

An American in the Royal Canadian Air Force, attached to the Royal Air Force as a fighter pilot, David Fairbanks received the Distinguished Flying Cross three times. Post-war he served de Havilland Canada in promotion and development of the company's Dash 7 airliner and other Short Takeoff and Landing aircraft.



David Charles Fairbanks
(1922 – 1975)

Born in the United States at Ithaca, New York, on August 22, 1922, David Charles Fairbanks was the son of his mother, Helen, and his father, Professor Frank Fairbanks of Cornell University, who died of injuries received in an automobile accident in 1939. David had one brother, Thaddeus, and a sister, Caroline. At age 18, after graduating from Ithaca High School in 1940, David convinced his widowed mother to give him a letter of permission to join the Royal Canadian Air Force.

At that time, the United States had not yet entered into combat in the Second World War. David Fairbanks thus became an American in a Canadian air force uniform when he enlisted with the RCAF at Hamilton, Ontario in February 1941. By December of 1941, over 6,000 Americans had enlisted in the RCAF. With the entry of the United States into the war in 1942, some 3,800 Americans eventually transferred back to the military in the U.S.

At No. 1 Manning Depot in Toronto, David was selected for flying training and on July 1, 1941, he was posted to No. 3 Initial Training School of the British Commonwealth Air Training Plan. Then at No. 21 Elementary Flying Training School at Chatham, New Brunswick, he learned to fly in Fleet Finch biplanes. He received his pilot's wings on November 21, 1941, at No. 9 Service Flying Training School (SFTS) at Summerside, Prince Edward Island.

With his skill as a pilot, David qualified as a flying instructor at Central Flying School

at Trenton, Ontario, and then instructed at No. 13 SFTS in St. Hubert, Québec until April 1943. Next, he was shipped to England, attached to the Royal Air Force and promoted from Flying Officer to Flight Lieutenant. His first posting was to 501 Squadron RAF to fly Spitfires and his skill as a fighter pilot was soon evident – on June 9, 1944 he destroyed a German Messerschmitt Bf 109 fighter aircraft and damaged another. During the rest of his combat experience, all his other victories were scored while flying a Hawker Tempest.

After transferring to 274 Squadron RAF, formed originally in 1918 as a patrol and bomber squadron, while flying a Tempest on August 29, 1944, Fairbanks destroyed an enemy jet-powered V-1 flying bomb, known as a buzz bomb, developed by Germany for attacks on London. It was the first of two that he shot down. By late 1944, F/L Fairbanks had completed a large number of operational flights, but did not remain unscathed himself. On November 19, while attacking a locomotive, his Tempest was hit by ground fire, which ignited a fuel tank. Aircraft fabric was burned on the fuselage and tail, causing the Tempest to be completely turned over. Fairbanks righted the aircraft at low altitude and successfully returned to home base in Belgium, landing and escaping from the badly damaged aircraft. For those actions, he was awarded his first Distinguished Flying Cross (DFC). In December 1944 during the Battle of the Bulge, David Fairbanks shot down two more 109s and damaged another.

In January 1945 during a short posting to 3 Squadron RAF, Fairbanks shot down five more aircraft, including 109s, a Focke-Wulf FW 190 fighter and a Junkers Ju 52

transport aircraft, as well as damaging a twin-engine Junkers Ju 88 multi-role combat aircraft. For his outstanding performance, F/L Fairbanks received his second DFC for which the citation stated, "His keenness and determination have set a high example to all."

In 1945 David Fairbanks was promoted to Squadron Leader and returned to 274 Squadron, for which he assumed command on February 9. Just two days later he distinguished himself again by shooting down a twin-engine Arado 234b, the world's first jet bomber. Three days later, he damaged a Messerschmitt 262 twin-engine jet fighter. On February 28, S/L Fairbanks led his flight of six Tempests into



David Fairbanks is seen as a fighter pilot during the Second World War, after receiving the Distinguished Flying Cross. / David Fairbanks, pilote de chasse pendant la Deuxième Guerre mondiale, après avoir reçu la Croix du Service distingué dans l'aviation.

combat with FW 190s and Bf 109s, when he was shot down himself by a 190. With difficulty, he was able to open the canopy and bail out, surviving the misadventure. Captured, he was moved a week later to a prisoner of war camp where he remained until April 1945, when he was liberated by Allied troops and transferred back to the United Kingdom.

Repatriated to Canada in June 1945, on July 7 David Fairbanks was awarded the DFC for the third time. By war's end he had destroyed 15 enemy aircraft, at one time shooting down six within a two-week period. The citation for this third DFC included the statement, "By the excellent example he has set, his initiative and fine leadership, this officer has inspired the other members of his squadron and all pilots with whom he has come in contact." Fairbanks was 22 years old.

Following the war, back home at Ithaca, New York, he earned a degree in Mechanical Engineering in 1950 from Cornell University. He then returned to Canada, joining the Dominion Bridge Company in Montréal as an engineer, where he worked on the city's Champlain Bridge project for one year. While in Montréal he joined RCAF Auxiliary Squadron 401, flying Harvards and Canadair Silver Star CT-33 and de Havilland Vampire jets. Then while working with Sperry Gyroscope Company of Canada as a Technical Representative, he was transferred to the United Kingdom to represent the company flying Gloster Meteors and F-86 Sabre jet aircraft for 504 RAF Auxiliary Squadron.

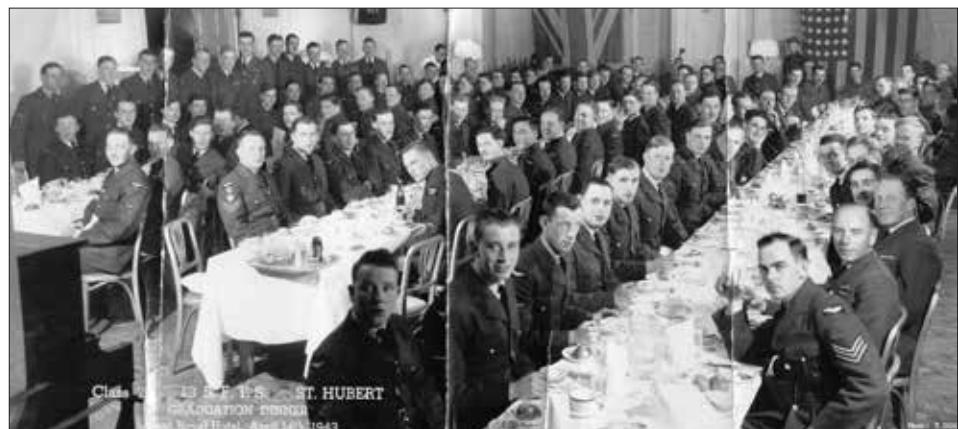
David returned to Canada in 1955, joining de Havilland Aircraft of Canada (DHC) as a test pilot. With chief test pilot George Neal, on July 30, 1958, they made the first flight of de Havilland's DHC-4 Caribou. (George Neal was inducted as a Member of Canada's Aviation Hall of Fame in 1995). In 1960, David Fairbanks was appointed Manager of Flight Operations for DHC. He became well known in the aviation industry as a skilled demonstration pilot and promoter of de Havilland's STOL (Short Takeoff and Landing) aircraft. During that period he led demonstrations of de Havilland's Beaver, Twin Otter, Caribou and Buffalo aircraft at countries around the world.

David Fairbanks in 1941 with the lowest rank of the air force, AC2 (Aircraftsman Second Class), but accepted for air crew training, as indicated by the white flash in his cap. / David Fairbanks en 1941 avec le grade le plus bas dans les forces aériennes, AC2 (aviateur de seconde classe), mais il a été accepté pour l'entraînement de base du personnel navigant, indiqué par la sangle blanche sur son couvre-chef.



Pilot trainee David Fairbanks in the cockpit of a Harvard, possibly in 1941 while flying with No. 9 SFTS at Summerside, Prince Edward Island, likely now holding the rank of sergeant. L'élève pilote David Fairbanks dans le poste de pilotage d'un Harvard, possiblement en 1941 alors qu'il était à l'école de pilotage militaire n° 9 de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, détenant alors certainement le grade de sergent.

Fairbanks dans le poste de pilotage d'un Harvard, possiblement en 1941 alors qu'il était à l'école de pilotage militaire n° 9 de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, détenant alors certainement le grade de sergent.



Graduating class banquet of No. 13 SFTS, April 1943 at St. Hubert, where David Fairbanks was a flying instructor, and likely taught some of these airmen. / Banquet de graduation de l'école de pilotage militaire n° 13 en avril 1943 à St-Hubert, où David Fairbanks était instructeur de vol, et il a certainement enseigné à certains de ces aviateurs.



Spitfires of 501 RAF Squadron, a type flown by David Fairbanks while attached to the squadron, and with which he recorded his first victory. / Spitfires de l'Escadrille 501 de la RAF, un type d'avion que David Fairbanks a commandé lorsqu'il était attaché à l'Escadrille, et sur lequel il a enregistré sa première victoire.



In this group photo of 501 RAF Squadron pilots, David Fairbanks is seen at far right in the front row. Squadron motto was Nil Time – “Fear Nothing.” / Sur cette photo des pilotes de l’Escadrille 501 de la RAF, on peut voir David Fairbanks à l’extrême droite de la rangée avant. La devise de l’Escadrille était Nil Time – « On n’a peur de rien »



A Hawker Tempest of the Royal Air Force, an interceptor and fighter/bomber aircraft, the type with which David Fairbanks scored nearly all of his victories as a fighter pilot in the Second World War. / Un Hawker Tempest de la Royal Air Force, un avion de chasse/bombardier et intercepteur, le type d'aéronef dans lequel

David Fairbanks a obtenu presque toutes ses victoires comme pilote de chasse pendant le Deuxième Guerre mondiale.



Two types of German aircraft shot down by David Fairbanks were the Focke-Wulf FW 190, at left, and the Messerschmitt Bf 109. / Deux des types d'avions allemands que David Fairbanks a abattus sont le Focke-Wulf FW 190, à gauche et le Messerschmitt Bf 109.



David Fairbanks is seen standing at far left in 1945, holding the rank of squadron leader and now commander of 274 RAF Squadron, whose motto was Supero – “I Overcome.” / David Fairbanks en 1945, on le voit à l’extrême gauche; il détient alors le grade de Commandant d’escadrille, chargé de l’Escadrille 274 de la RAF dont la devise était Supero – « Je vaincrai ».

A staunch advocate of STOL aircraft, Fairbanks contributed to American support of such aircraft, leading to conditions that would permit the certification of airliners with STOL capabilities. The groundswell of interest in STOL and the potential market for aircraft capable of operating in confined urban spaces convinced de Havilland’s government shareholder to proceed with the development of the world’s first certificated STOL airliner, de Havilland’s DHC-7, known as the Dash 7, powered by four turboprop engines. It first flew in 1975 and remained in production until 1988, when de Havilland Canada was purchased by Boeing, then later sold to Bombardier.

Following the roll-out of the Dash 7 on February 5, 1975, to public acclaim at Toronto’s Downsview airport, David Fairbanks returned to home in Toronto, where he received word from his doctor to report immediately to a hospital. David was told he had suffered a heart attack. Loved and admired by men with whom he flew, two weeks later on February 20, 1975, this war hero and captain of industry, an American who had become a Canadian citizen, died at the age of 52, survived by his second wife, Betty.

Fairbanks had expressed in his will a desire “to explore the ocean deep.” His colleagues in Flight Operations at de Havilland arranged fabrication of a lead cylinder to serve as an urn for Fairbanks’ ashes. Weeks later, after a brief ceremony on the Downsview ramp, DHC pilot George Northrop, while delivering a new Twin Otter to an African customer, took the urn on board and dropped it into the Atlantic Ocean between Gander, Newfoundland, and Santa Maria in the Azores.

In 1976, David Charles Fairbanks was posthumously awarded Canada’s oldest and most prestigious aviation trophy, the Trans-Canada (McKee) Trophy, largely in recognition of his contribution to the development of Canada’s STOL aircraft technology.



DAVID CHARLES FAIRBANKS, DFC

Un Américain dans l'Aviation royale canadienne, attaché à la Royal Air Force comme pilote de chasse, David Fairbanks été trois fois récipiendaire de la Croix du Service distingué dans l'Aviation. Après la guerre, il a travaillé chez de Havilland Canada à la promotion et au développement de l'avion Dash 7 et d'autres avions à décollage et atterrissage courts.



David Charles Fairbanks
(1922 – 1975)

Né aux États-Unis à Ithaca, New York, le 22 août 1922, David Charles Fairbanks était le fils d'Helen et du Professeur Frank Fairbanks de l'Université Cornell, décédé de blessures subies dans un accident automobile en 1939. David avait un frère, Thaddeus, et une sœur, Caroline. À 18 ans, après sa graduation de l'Ithaca High School en 1940, David persuade sa mère veuve de lui donner une permission écrite pour joindre l'Aviation royale canadienne.

À ce moment-là les États-Unis n'avaient pas encore décidé de s'impliquer dans les combats de la Seconde Guerre mondiale. David Fairbanks est donc un Américain dans l'Aviation royale canadienne lorsqu'il s' enrôle à Hamilton, Ontario en février 1941. En décembre 1941, plus de 6 000 Américains se sont enrôlés dans l'ARC. Avec l'entrée des États-Unis dans la guerre en 1942, quelque 3 800 d'entre eux sont éventuellement retournés dans le service militaire aux États-Unis.

Au Dépôt des effectifs n° 1 de Toronto, David est sélectionné pour une formation de pilotage et en juillet 1941, il est affecté à l'école d'entraînement de base n° 3 du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Puis, à l'école élémentaire de pilotage n° 21 de Chatham au Nouveau-Brunswick, il apprend à piloter des biplans Fleet Finch. Il reçoit son brevet de pilote le 21 novembre 1941 à l'école de pilotage militaire n° 9 de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard.

Grâce à ses compétences de pilote, David se qualifie comme instructeur de vol à la Central Flying School de Trenton en Ontario, et devient ensuite instructeur à l'école de pilotage militaire n° 13 à St-Hubert au Québec jusqu'en avril 1943. Par la suite, il est envoyé en Angleterre, attaché à la Royal Air Force et promu de lieutenant d'aviation à capitaine d'aviation. Sa première affectation est avec l'Escadrille 501 de la RAF où il pilote des Spitfires, et son aptitude comme pilote de chasse est rapidement mise en évidence – le 9 juin 1944 il détruit un avion de chasse allemand Messerschmitt Bf 109 et en endommage un autre. Au cours du reste de son expérience de combat, toutes ses autres victoires ont été remportées aux commandes d'un Hawker Tempest.

Suite à sa mutation à l'Escadrille 274 de la RAF, créée originellement en 1918 comme escadrille de patrouille et de bombardiers, alors qu'il était aux commandes d'un Tempest le 29 août 1944, Fairbanks a détruit une bombe volante V-1 ennemie propulsée par réacteur, développée par l'Allemagne en vue d'attaquer Londres. C'était la première des deux qu'il a abattues. Vers la fin de 1944, le Capitaine d'aviation Fairbanks avait complété de nombreux vols opérationnels mais n'a pas été épargné lui-même. Le 19 novembre, pendant qu'il attaquait une locomotive, son Tempest est touché par un tir antiaérien terrestre, qui a enflammé un réservoir d'essence. Le tissu de textile de l'avion a pris feu sur le fuselage et la queue, ce qui a eu pour effet de retourner complètement le Tempest. Fairbanks a redressé l'appareil à basse altitude et réussi à retourner à sa base en Belgique, où il a pu atterrir et s'échapper d'un avion fortement endommagé. C'est à cette occasion qu'on lui a décerné sa première Croix du Service distingué dans l'Aviation (D.F.C.). En décembre 1944

pendant la Bataille des Ardennes, David Fairbanks abat deux autres 109 et en endommage un troisième.

En janvier 1945 pendant une courte affectation à l'Escadrille 3 de la RAF, Fairbanks abat cinq autres avions, y compris des 109, un avion de chasse Focke-Wulf FW 190 et un avion de transport Junkers Ju 52, en plus d'endommager un avion de chasse multi-rôles Junkers Ju 88 bimoteur. Pour cette performance exceptionnelle, le Capitaine d'aviation Fairbanks reçoit une deuxième Croix du Service distingué dans l'Aviation portant la citation « Son ardeur et sa détermination sont un exemple qui nous inspire tous. »

En 1945 David Fairbanks est promu Commandant d'escadrille et retourne à l'Escadrille 274, dont il assume le commandement le 9 février. À peine deux jours plus tard, il se distingue de nouveau en abattant un JArado 234b, le premier biréacteur bombardier au monde. Trois



David Fairbanks is seen in 1945, holding the rank of squadron leader, and by this time had twice received the Distinguished Flying Cross. / David Fairbanks en 1945, détenant le grade de Commandant d'escadrille, il avait déjà à cette époque reçu deux Croix du Service distingué dans l'aviation.

David Fairbanks is seen in this page of the Ithaca High School yearbook in his graduating year, 1940, at the far left in the second row from the top. He was a member of the Ski Club and vice-president of his grad class. / David Fairbanks dans l'annuaire de l'Ithaca High School lors de sa graduation, en 1940, il est à l'extrême gauche de la seconde rangée en partant du haut. Il était membre du Club de ski et vice-président de sa classe de finissants.



Shortly after enlisting in the RCAF, David Fairbanks was posted to No. 3 Initial Training School of the British Commonwealth Air Training Plan at Sacred Heart College in Victoriaville, Québec. / Peu de temps après s'être enrôlé dans l'ARC, David Fairbanks a été affecté à l'école d'entraînement de base n° 3 du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique au Collège Sacré-Cœur de Victoriaville, Québec.



In combat flying, David Fairbanks destroyed two types of jet aircraft, the V-1 "buzz bomb," seen above while being prepared for launching, and a twin-engine Arado jet bomber. / En vol de combat, David Fairbanks a détruit deux types d'aéronefs à réaction, le premier étant le V-1 « bombe volante », qu'on voit ici lors de sa préparation pour le décollage, et le second le biréacteur bombardier Arado

In 1944, Fairbanks escaped death when his Tempest was badly damaged by fire when shot up during combat, but he successfully landed the aircraft and was awarded his first DFC. / En 1944, Fairbanks a échappé à la mort quand son Tempest a été très endommagé par des tirs ennemis lors d'un combat, mais il a réussi à atterrir et on lui a décerné sa première Croix du Service distingué.



jours plus tard il endommage un chasseur Messerschmitt 262 biréacteur. Le 28 février, le Commandant Fairbanks mène ses six Tempest dans un combat avec des FW 190 et Bf 109, quand il est lui-même abattu par un 190. Avec difficulté il réussit à ouvrir le cockpit et à sortir, survivant à cette mésaventure. Capturé, il est envoyé une semaine plus tard dans un camp de prisonniers de guerre où il est demeure jusqu'en avril 1945, lorsqu'il est libéré par les troupes alliées et transféré au Royaume-Uni.

Rapatrié au Canada en juin 1945, David Fairbanks était décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation pour une troisième fois le 7 juillet. À la fin de la guerre il avait détruit 15 avions ennemis, à une occasion en abattant six au cours d'une période de deux semaines. La troisième Croix du Service distingué dans l'Aviation portait la citation suivante : « Par son excellent exemple, son initiative et son leadership, cet officier a inspiré les autres membres de son escadrille et tous les pilotes avec qui il a été en contact ». Fairbanks avait alors 22 ans.

Après la guerre, de retour chez lui à Ithaca, New York, il obtient un diplôme en Génie mécanique de l'Université Cornell en 1950. Il retourne ensuite au Canada, travaille chez Dominion Bridge à Montréal en tant qu'ingénieur pendant une année au projet du Pont Champlain. Pendant son séjour à Montréal il rejoint l'Escadrille auxiliaire 401 de l'ARC, où il pilote des Harvard, Canadair Silver Star CT-33 et des jets de Havilland Vampire. Puis, alors qu'il travaillait chez Sperry Gyroscope Company of Canada comme représentant technique, il est transféré au Royaume-Uni, afin de représenter l'entreprise en pilotant des avions à réaction Gloster Meteors et F-86 Sabre pour l'Escadrille auxiliaire 504 de la RAF.

David revient au Canada en 1955, et se joint à de Havilland Aircraft of Canada (DHC) comme pilote d'essai. Avec le pilote d'essai en chef George Neal, le 30 juillet 1958, les deux hommes effectuent le premier vol du DHC-4 Caribou de de Havilland. (George Neal a été intronisé au Panthéon de l'Aviation du Canada en 1995). En 1960, David Fairbanks est nommé Chef des opérations de vol pour DHC. Il se fait bien connaître dans l'industrie de l'aviation comme habile pilote de démonstration avec l'avion de Havilland STOL (décollage et atterrissage courts). Pendant cette période il dirige des démonstrations d'avions

Beaver, Twin Otter, Caribou et Buffalo de l'entreprise dans plusieurs pays.

Ardant défenseur de l'avion à décollage et atterrissage courts, Fairbanks a contribué au soutien américain de tels avions, menant à des conditions qui ont permis la certification d'avions de ligne ayant les capacités de décoller et d'atterrir sur de courtes distances. Le grand intérêt pour le décollage et l'atterrissement courts et le marché potentiel pour les avions capables de fonctionner dans des espaces urbains confinés ont convaincu le partenaire gouvernemental de de Havilland de procéder au développement du premier avion de ligne certifié STOL, le DHC-7 de de Havilland, connu sous le nom de Dash 7, doté de quatre turbopropulseurs. Il a volé pour la première fois en 1975 et est demeuré en production jusqu'en 1988, quand de Havilland Canada fut acheté par Boeing, puis vendu plus tard à Bombardier.

Suite à la mise en marché du Dash 7, le 5 février 1975, sous les acclamations du public à l'aéroport Downsview de Toronto, David Fairbanks revient chez lui à Toronto, où son médecin lui demande de se présenter immédiatement à un hôpital. On lui dit alors qu'il avait subi une crise cardiaque. Aimé et admiré des hommes avec qui il a volé, deux semaines plus tard le 20 février 1975, ce héros de guerre et capitaine de l'industrie, un Américain devenu citoyen canadien, est décédé à l'âge de 52 ans, laissant dans le deuil sa seconde épouse, Betty.

Fairbanks a exprimé dans son testament le désir « d'explorer les profondeurs océaniques ». Ses collègues des Opérations de vol chez de Havilland ont organisé la fabrication d'un cylindre en plomb pour servir d'urne aux cendres de Fairbanks. Plusieurs semaines plus tard, après une brève cérémonie sur la rampe de Downsview, le pilote George Northrop de DHC, à l'occasion d'une livraison à un client africain, a pris l'urne à bord et l'a laissée tomber dans l'océan Atlantique entre Gander, Terre-Neuve, et Santa Maria aux Azores.

En 1976, David Charles Fairbanks recevait à titre posthume le plus ancien et le plus prestigieux trophée de l'aviation, le trophée Trans-Canada (McKee), particulièrement en reconnaissance de sa contribution au développement de la technologie aéronautique du décollage et de l'atterrissement courts au Canada.



Post-war, David Fairbanks graduated with a degree in Mechanical Engineering after studying at Sibley Hall of Cornell University. / Après la guerre, David Fairbanks a obtenu un diplôme en génie mécanique suite à ses études au Sibley Hall de l'Université Cornell.



David Fairbanks was involved with the first flight of the de Havilland Caribou in 1958 during his post-war years with the aircraft producer. Seen here at the Paris Air Show in 1965 is a Caribou prototype flown by Fairbanks at the show. / David Fairbanks a été impliqué dans le premier vol du de Havilland Caribou en 1958 pendant ses années d'après-guerre chez le constructeur aéronautique. On voit ici un prototype du Caribou piloté par Fairbanks lors d'un spectacle aérien à Paris en 1965.

Three types of aircraft still in use today that were demonstrated by David Fairbanks for de Havilland Canada, seen top to bottom are the Beaver, the Twin Otter and the Buffalo. The DHC-7, below, known as the Dash 7, which appeared on a Canadian stamp in 1981, was a STOL aircraft with which Fairbanks was associated. Illustration is by Robert Bradford, a Member of CAHF. / Trois types d'avions encore en service aujourd'hui, dont David Fairbanks a fait la démonstration pour de Havilland Canada, de haut en bas, un Beaver, un Twin Otter et un Buffalo. Le DHC-7, ci-dessous, connu sous le nom de Dash 7, qui est apparu sur un timbre canadien en 1981, était un avion à décollage et atterrissage courts (STOL) auquel Fairbanks était associé. L'illustration est de Robert Bradford, un Membre du Panthéon de l'Aviation du Canada.



In the spring of 1952, Fairbanks was seen with other veterans of the Second World War who served with 401 RCAF Squadron. Front row, left to right: F/O R.E. Sabourin, S/L B.G. Hughes DFC, W/C H.J. Everard DFC, S/L David C. Fairbanks DFC, F/O A.J. Edwards. Back row, left to right: F/O J.S. Patterson, F/O D.J. Bain, F/O Bert Doyle, F/O A.C. Elliott, F/O R.A. Berube, F/O A.W. Saunders, F/O A.G. Wilks. / Au printemps 1952, Fairbanks est accompagné d'autres vétérans de la Deuxième Guerre mondiale qui ont servi dans l'Escadrille 401 de l'ARC. Première rangée, de gauche à droite : O/A R.E. Sabourin, C/E B.G. Hughes DFC, W/C H.J. Everard DFC, C/E David C. Fairbanks DFC, O/A A.J. Edwards. Rangée arrière, de gauche à droite : O/A J.S. Patterson, O/A D.J. Bain, O/A Bert Doyle, O/A A.C. Elliott, O/A R.A. Berube, O/A A.W. Saunders, O/A A.G. Wilks.

Delivering Regional Aviation to the World.

Congratulations to
the 2019 Canada's
Aviation Hall of
Fame Inductees.



Contract Flying

Regional Aircraft Leasing

MRO and Parts

chorusaviation.ca

chorus
aviation inc.



Jon Robinson | jro
NATIONAL ACCOUNTS
Mena Miu | 416-5

wingsmagazine.com
helicoptersmagazine

JOHN PETER HOLDING, M.Sc. F.R.Ae.S.

Born and educated in England, after experience in the British aircraft industry, in 1979 John Holding moved to Canada and worked with Canadair in aircraft design. Following purchase of the company by Bombardier, and holding senior management positions, John played a pivotal role in the company's production of Canadian-built aircraft.



John Peter Holding

Born on August 13, 1943, to parents Jack and Mabel in Preston, Lancashire, England, John Peter Holding was one of three children, having an older sister, Maureen, and a younger sister, Christine. John's early exposure to aviation came through his father, Jack, who served as a rear gunner flying three tours of duty in Mitchell bombers with 180 Squadron of the Royal Air Force during the Second World War. Jack continued with a short term commission after the war as a flight lieutenant. His son, John, harboured a desire to fly, but as he grew up, he realized that he wanted to be involved in the technical aspects of aircraft design and fabrication.

At age 19, John entered a five-year apprenticeship in British aerospace with aircraft builder, English Electric, subsequently British Aerospace. There he was exposed to hands-on experience in all aspects of aircraft production from design to the shop floor and to completion of the final product. John excelled in this environment and was awarded a National Prize in 1965, along with his Higher National Diploma in Mechanical Engineering. On July 10, 1965, John married his wife, Chere, and continuing his education, he earned a Master of Science degree from University of Manchester in 1967. After completion of his apprenticeship and studies he became a professional engineer following acceptance as an Associate member of the Institute of Mechanical Engineers. While employed with English Electric/British Aerospace, he became involved with working on flight control systems for the Jaguar and Tornado

fighter aircraft programs. This led to an appointment as Deputy Program Manager on the Jaguar Fly-By-Wire demonstrator aircraft. The fly-by-wire system of computer-regulated control of aircraft flight developed technology that was then incorporated in the following Eurofighter Program.

Meanwhile, in Canada, with the start of the CL-600 Challenger aircraft program by Canadair in 1977, the company needed experienced engineers and technologists in the design phase. The aircraft of an entirely new design involved requirements new to existing business aircraft. Talent was sought from the United Kingdom and the United States to meet the challenge. Responding to an irresistible opportunity to work on a new aircraft, in 1979 John and Chere moved with their three children – Sarah, James and Emily – to join Canadair in Montréal.

Thus John Holding began his time at Canadair as a Senior Staff Specialist, advancing to Manager and then Director of systems engineering for the Challenger. It was a demanding period as the production team overcame issues and problems while the new aircraft progressed to certification in 1980. John was appointed as head of the Challenger Corrective Action Team to deal with matters and modifications required to introduce the Challenger to service. It was an intense period, dealing with problems from cracked windshields to engine performance, which heightened when customers began to operate the aircraft in service.

Canadair combined a new fuselage, a high technology wing and an untried engine, the Lycoming ALF-502, in the Challenger program. Issues with the new aircraft arose

Photos via the Holding collection, Bombardier and the internet

with fixes that involved the coordination of engineering and procurement from international suppliers. During this period, John was the principal voice of engineering, who with product support executives, faced demanding customers. During seven days a week of work over an extended period, John's technical expertise earned him the trust of customers and the Canadair team alike.

His expertise led to his appointment as Vice President Engineering in 1990. Product development, flight operations and quality assurance were added to John's responsibilities. In 1993, he became Executive Vice President of Bombardier Aerospace Group, which had purchased Canadair in 1986. In 1996 he was promoted to Executive Vice President of Engineering and Product Development. For the last



John Holding seen in 2001 with the construction of a Bombardier Global Express aircraft. / John Holding en 2001 pendant la construction d'un avion Global Express de Bombardier.

two years of his Bombardier employment, John served as Executive Vice President of Integrated Product Development and Planning for Bombardier's New Commercial Aircraft Programs. John served in that capacity until his retirement in 2005. The year 2018 marked the 40th anniversary of the first flight of the Challenger. John Holding was a major contributor to Bombardier's success with the aircraft; more than 1,100 of the type have been delivered. His contributions to aircraft development go beyond the Challenger regional jet. He oversaw conversion of the Bombardier-built Canadair CL-215 amphibious water bomber to turbine power and the introduction of its sister, a new amphibian water bomber, the CL-415. Added to this was the development of the Bombardier-built Q400, which rejuvenated the regional high-speed turboprop market.

John's achievements in engineering are unequalled in the aircraft industry. He participated in the design of the Challenger 600 and 601, and had full responsibility for the certification of the Challenger 604 and the smaller Challenger 300; the Learjet 45 and 60; Bombardier's CRJ (Canadian Regional Jet) series; the company's Global Express 5000 and 6000 XRS; the de Havilland Q400; and the Challenger Fly-By-Wire Research Aircraft. In total, approximately 7,000 aircraft of all types developed in this period have been delivered. Since retirement, John has contributed as a consultant to the development of Bombardier's Global 7000 and its C Series 100 and 300 aircraft.

Under Holding's leadership, Bombardier introduced a record derivative or new type each year over a 15-year period. John contributed significantly to the product lines that propelled Bombardier to the position of the number three aircraft manufacturer in the world, after Airbus and Boeing. His success in the industry goes beyond his own accomplishments with a talent for selecting and nurturing talent and providing opportunities for his subordinates to develop.

Following retirement from Bombardier in 2005, John incorporated JPAH Aerospace Engineering Ltd. in 2006. He has stayed abreast of technological developments and assisted companies in developing business strategies and projects. As Senior



B-25 Mitchell bombers of 180 RAF Squadron, the type flown by John Holding's father, Jack, who flew three tours of duty with the squadron as a rear gunner during the Second World War. Seen in 1943, the bombers are taxiing for takeoff on a bombing operation. / Les bombardiers B-25 Mitchell de l'Escadrille 180 de la RAF, le type d'avion commandé par le père de John Holding, Jack, qui a effectué trois affectations avec l'escadrille en tant qu'artilleur arrière au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Les bombardiers se dirigent vers la piste en vue du décollage lors d'une mission de bombardement en 1943.



The University of Manchester, where John earned his Master of Science degree in 1967. / L'Université de Manchester, où John a complété sa maîtrise ès sciences en 1967.

John Holding, at left, with Michael Graff and Jean Girard and the first Bombardier Global Express aircraft delivered to the completion centre for final assembly. / John Holding, à gauche, avec Michael Graff et Jean Girard, et le premier avion Global Express de Bombardier livré au centre de finition pour l'assemblage final.



John Holding, at right, received the Type Certificate for Bombardier's Global Express aircraft from Ken Mansfield of the Department of Transport in 1998. / John Holding, à droite, reçoit le certificat de type pour l'avion Global Express de Bombardier de Ken Mansfield du ministère des Transports en 1998.



Above, the radial engine powered Canadair CL-215 and below, its sister, a turboprop powered Canadair CL-415. Both are amphibious water bombers with which John Holding was associated. / Ci-dessus, le Canadair CL-215 propulsé par moteurs en étoile et ci-dessous, le Canadair CL-415 à turbopropulseurs. Le deux sont des bombardiers à eau amphibiés avec lesquels John Holding a été associé.

Advisor at Aerion Corporation, he has assisted in the advanced design phase of Aerion's supersonic business jet program, which is personally special for him, as he was fortunate enough to work for a short period of time on the development of the Concorde supersonic airliner.

John was a founding Member and Chairman of the Consortium for Research and Innovation in Aerospace in Québec (CRIAQ) to coordinate industry-led research. He served on the Canadian Defence Science Advisory Board and the Canadian Advanced Technology Association. John is a Fellow of the Royal Aeronautical Society, and a past member of the Canadian Business Aircraft Association. He has also served as chairman of the board for Canada's Aviation Hall of Fame.

For his contributions to the airline industry, John Holding's various awards include the ICAS-von Karman Award for International Cooperation in Aeronautics from the International Council of Aeronautical Sciences in 1998. In 1999 he received a Laurels Award for outstanding achievement in the field of Aeronautics/Propulsion by *Aviation Week & Space Technology* magazine. In 2005 John was the recipient of the Prix Carrière industrielle from École Polytechnique in Montréal. That same year he received an Honorary Doctorate from the University of Montréal.

Laurent Beaudoin, former President and now retired CEO and Chairman of Bombardier, who was inducted himself as a Member of Canada's Aviation Hall of Fame in 1999, has high praise for John Holding. Beaudoin has stated that, "John Holding, an engineering expert in aerospace, offered Bombardier his full dedication; his expertise and his leadership made the difference in the success of our programs. He was a team leader and his contribution in various capacities was key to our achievements. He certainly contributed in an exceptional way to the advancement of aviation/aerospace in Canada with our successful launch of the Regional Jet in Canada, a first in our country."

John Peter Holding and his wife, Chere, live in Hudson, Québec, and in addition to their three children, are grandparents to Caleb, Jake and Lilymay.

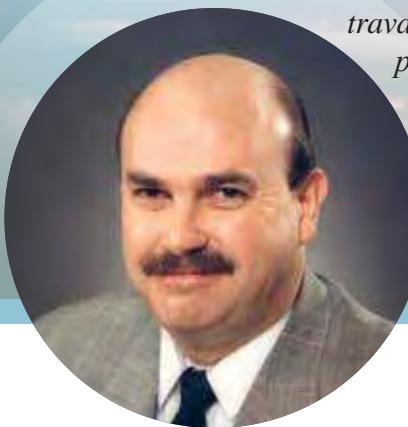
Celebrating a new aircraft is the rollout at the Bombardier facility at Downsview of the Global Express, with a live band, a big crowd, and employees involved in building it. / Célébration d'un nouvel avion, le déploiement du Global Express aux installations de Bombardier de Downsview avec un orchestre, une grosse foule et les employés impliqués dans sa construction.

The delivery of Bombardier's first completed ultra long-range Global Express aircraft in 1999 shows John Holding at far right, beside Bombardier Aerospace President and Chief Operating Officer, Michael Graff, with Robert Pitts (on steps), of Toyota Motor Sales U.S.A., and Robert Mailing, far left, of Airflite, accepting the aircraft. / La livraison du premier avion ultra longue portée Global Express de Bombardier en 1999, John Holding est à l'extrême droite, à côté du Président et Chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique, Michael Graff, avec Robert Pitts (dans les marches), de Toyota Motor Sales É.-U. et Robert Mailing, à l'extrême gauche, de Airflite, qui acceptent l'avion.



JOHN PETER HOLDING, M.Sc. F.R.Ae.S.

Né en Angleterre où il a fait ses études, et après quelques années passées dans l'industrie aéronautique britannique, John Holding déménage au Canada en 1979 et travaille chez Canadair dans la conception d'avions. Après l'achat de l'entreprise par Bombardier, et nommé à des postes de direction, John joue un rôle central dans la production d'avions de l'entreprise construits au Canada.



John Peter Holding

Né le 13 août 1943 à Preston, Lancashire, en Angleterre, et fils de Jack et Mabel, John Peter Holding fait partie d'une famille de trois enfants, avec ses sœurs Maureen, l'aînée, et Christine la cadette. Son père Jack ayant effectué trois affectations comme artilleur arrière sur des bombardiers Mitchell dans l'Escadrille 180 de la Royal Air Force au cours de la Deuxième Guerre mondiale, John a été exposé très jeune au monde de l'aviation. Jack a poursuivi sa carrière pendant une courte période après la guerre en tant que Capitaine d'aviation. Son fils, John, désirait devenir pilote, mais en grandissant, il a réalisé qu'il voulait plutôt s'impliquer dans les aspects techniques de la conception et de la fabrication des aéronefs.

À 19 ans, John entreprend un stage d'apprentissage de cinq ans auprès du constructeur d'aéronefs English Electric, devenu plus tard British Aerospace. Au cours de cette période il acquiert une expérience pratique dans tous les aspects de la production d'aéronefs, de la conception à l'usine, et jusqu'au produit final. John excelle dans cet environnement et reçoit un prix national en 1965, en même temps que son diplôme national supérieur en génie mécanique.

Le 10 juillet 1965, John épouse Chere et, poursuivant sa formation, il obtient une maîtrise ès Science à l'Université de Manchester en 1967. Ayant complété son apprentissage et ses études, il est désormais ingénieur professionnel, et Membre associé de l'« Institute of Mechanical Engineers ». Pendant son emploi chez English Electric/British Aerospace, il s'implique dans les systèmes de commande dans le cadre des

programmes aéronautiques d'avions de chasse Jaguar et Tornado. Ceci résulte en son affectation comme Directeur de programme adjoint sur l'avion démonstrateur Jaguar avec commandes de vol informatisées. La technologie de ce système de commande de vol des avions a par la suite été incorporée au programme Eurofighter.

Pendant ce temps, au Canada, avec le début du programme de l'avion CL-600 Challenger de Canadair en 1977, l'entreprise avait besoin d'ingénieurs et de technologues expérimentés dans la phase de conception. Cet avion d'un concept entièrement novateur nécessitait de nouvelles exigences qui n'existaient pas dans les avions d'affaires de l'époque. Des talents ont été recherchés au Royaume-Uni et aux États-Unis pour relever le défi. Répondant à une opportunité irrésistible de travailler sur un avion entièrement nouveau, John et Chere déménagent avec leur trois enfants – Sarah, James et Emily – pour se joindre à Canadair à Montréal en 1979.

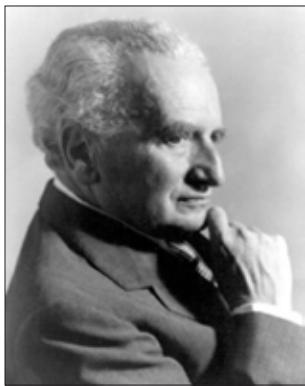
John Holding débute ainsi chez Canadair en tant que Spécialiste principal, pour devenir Gestionnaire et puis Directeur de l'ingénierie des systèmes pour le Challenger. C'était une période exigeante au cours de laquelle l'équipe de production a dû surmonter de nombreux enjeux et problèmes pendant que le nouvel avion progressait vers sa certification en 1980. John fut nommé Chef de l'Équipe des mesures correctives du Challenger pour régler les problèmes et modifications requis pour mettre le Challenger en service. Cette période a été intense, face à des problèmes passant des pare-brise fissurés à la performance du moteur, ce qui s'est encore accru quand les clients ont commencé à mettre l'avion en service.

Canadair réunissait un nouveau fuselage, une voilure de haute technologie et un moteur non éprouvé, le Lycoming ALF-502, dans le programme Challenger. Les problèmes du nouvel avion se sont accrus, avec des correctifs impliquant la coordination de



Seen in 2001 at Wichita, Kansas, at the rollout of a Challenger CL300 for Continental Airlines are left to right, Pierre Beaudoin, Jim Ziegler and John Holding. / Ici en 2001 à Wichita, Kansas, lors du déploiement d'un Challenger CL300 pour Continental Airlines, de gauche à droite Pierre Beaudoin, Jim Ziegler et John Holding.

Town Hall of Preston in Lancashire, England, the town where John Holding was born. Preston is the administrative centre of Lancashire and settlement in the area dates back to Roman times. / Hôtel de ville de Preston dans le Lancashire, Angleterre, la ville où John Holding est né. Preston est le centre administratif du Lancashire, région qui date du temps des Romains.



Theodore von Kármán, the highly-regarded Hungarian-American aerospace engineer, for whom one of the awards is named that was received by John Holding. / Theodore von Karman, ingénieur aérospatial américain d'origine hongroise très estimé dont un des prix décerné à John Holding porte le nom.



At far right next to his wife, Chere, is John Holding after receiving his Honorary Doctorate from the University of Montréal in 2005. With their children, left to right with John's mother, Mabel, are daughters Emily and Sarah, and son, James. / À l'extrême droite à côté de son épouse, Chere, John Holding vient de recevoir son Doctorat honorifique de l'Université de Montréal en 2005. Avec leurs enfants, de gauche à droite accompagnés de la mère de John, Mabel, leurs filles Emily et Sarah, et leur fils, James.



photos: Mike Forsberg



Two aircraft that played a part in John Holding's career. Above, a CRJ 900 makes its first flight. Below, a Canadair CL-600, this one flown by the RAAF. / Deux avions qui ont joué un rôle dans la carrière de John Holding. Ci-dessus, un CRJ 900 effectue son premier vol. Ci-dessous, un Canadair CL-600, celui-ci en service avec la RAAF.

l'ingénierie et de l'approvisionnement de fournisseurs internationaux. Au cours de cette période, John était la voix principale de l'ingénierie qui, avec le soutien de la direction, devait faire face à des clients exigeants. Avec des semaines de travail de sept jours pendant une longue période, le savoir-faire technique de John lui a valu la confiance des clients comme de l'équipe Canadair.

Ses connaissances l'ont mené au poste de Vice-président, Ingénierie en 1990. Développement de produits, opérations de vol et assurance qualité ont été ajoutés à ses responsabilités. En 1993, il devient Vice-Président exécutif du Groupe Bombardier Aéronautique, qui avait acquis Canadair en 1986. En 1996 il est promu Vice-Président exécutif, Ingénierie et Développement de produits. Pendant ses deux dernières années à l'emploi de Bombardier, John occupait le poste de Vice-Président exécutif, Développement et Planification de produits intégrés pour les nouveaux programmes du d'avions commerciaux de Bombardier. John a occupé ce poste jusqu'à sa retraite en 2005.

L'année 2018 a marqué le 40^e anniversaire du premier vol du Challenger. John Holding a été un contributeur important du succès de Bombardier avec cet avion, et plus 1 100 exemplaires de ce type ont été livrés. Ses contributions au développement aéronautique va au-delà de l'avion régional Challenger. Il a supervisé la conversion du bombardier à eau amphibie Canadair CL-215 construit par Bombardier à un mode de propulsion à turbine et le lancement d'un nouveau bombardier à eau amphibie, le CL-415. S'ajoute à cela le développement du Q400 construit par Bombardier, qui a rajeuni le marché régional du turbopropulseur à haute vitesse.

Les réalisations de John en ingénierie sont inégalées dans l'industrie aéronautique. Il a participé à la conception du Challenger 600 et 601, et assumait l'entièr responsabilité de la certification du Challenger 604 et du plus petit Challenger 300; du Learjet 45 et 60; de la série CRJ (Canadian Regional Jet) de Bombardier; du Global Express 5000 et 6000 XRS de la compagnie; du Havilland Q400; et de l'avion de recherche à commandes de vol numériques Challenger. Au total environ 7 000 avions de tous types développés pendant cette période ont été livrés. Depuis sa retraite, John a contribué comme consultant au développement du Global 7000 et des avions C Series 100 et 300 de Bombardier.

Sous le leadership de Holding, Bombardier a lancé un avion dérivé ou un nouveau type d'avion chaque année au cours d'une période de 15 ans, un record. John a contribué de manière importante aux gammes de produits qui ont propulsé Bombardier à la troisième position parmi les fabricants d'avions dans le monde, après Airbus et Boeing. Sa réussite dans l'industrie va au-delà de ses propres réalisations grâce à son aptitude à sélectionner et encourager les talents et à donner des opportunités de développement à ses subordonnés.

Après avoir pris sa retraite de Bombardier en 2005, John a collaboré au JPAH Aerospace Engineering Ltd. en 2006. Il s'est tenu au courant des développements technologiques et a aidé des entreprises dans le développement de stratégies d'affaires et de projets. En tant que Conseiller principal chez Aerion Corporation, il a apporté son aide à la phase de conception avancée du programme de l'avion d'affaire supersonique Aerion, projet qui lui était particulièrement cher, car il a eu la chance de travailler pendant une courte période au développement de l'avion de ligne supersonique Concorde.

John a été Membre fondateur et Président du Conseil d'administration du Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRIAQ) afin de coordonner les recherches issues de l'industrie. Il a siégé au Conseil consultatif sur les sciences de la défense canadienne et au sein de l'Association canadienne des technologies de pointe. John est Fellow de la Société Royale de l'Aéronautique, et ancien membre de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Il a également siégé comme Président du Conseil d'administration du Panthéon de l'Aviation du Canada.

Pour ses contributions à l'industrie du transport aérien, les divers prix que John Holding a reçus comprennent le prix ICAS-Von Karman pour la collaboration internationale en aéronautique du Conseil des sciences de l'Aéronautique en 1998. En 1999 il a reçu le Laurels Award pour ses remarquables réalisations dans le domaine de l'Aéronautique/Propulsion du magazine *Aviation Week & Space Technology*. En 2005 John a été récipiendaire du Prix Carrière industrielle de l'École Polytechnique de Montréal. La même année l'Université de Montréal lui décernait un Doctorat honorifique.

Seen on the cover of this book is the Jaguar Fly-by-Wire aircraft for which John Holding was associated while he was working with British Aerospace in 1978-79. /

La couverture de ce livre présente l'avion Jaguar avec commandes de vol électriques auquel John Holding a été associé lorsqu'il travaillait pour la British Aerospace en 1978 et 1979.



A view of the “glass cockpit” of a Challenger 300 series aircraft, with which John Holding was involved in developing its Fly-by-Wire systems. / Vu du « cockpit en verre » du Challenger série 300, pour lequel John Holding a été impliqué dans le développement des systèmes de commandes informatisées.

Three aircraft of the CRJ – Canada Regional Jet – series built by Bombardier, for which John Holding had certification responsibility. / Trois avions de CRJ (Canada Regional Jet) – de la série avion à réaction régional – construits par Bombardier, pour lesquels John Holding avait la responsabilité de la certification.



Laurent Beaudoin, ancien Président et maintenant PDG et Président du Conseil d'administration retraité de Bombardier, qui a été lui-même intronisé au Panthéon de l'Aviation du Canada en 1999, n'a que des éloges pour John Holding. M. Beaudoin déclarait : « John Holding, un ingénieur expert en aérospatiale, a offert à Bombardier son plein engagement; son savoir-faire et son leadership ont fait toute la différence dans le succès de nos programmes. Il est un meneur d'hommes et sa contribution en diverses capacités a été la clé de nos réalisations. Il a certainement contribué d'une manière exceptionnelle à l'avancement de l'aviation/aérospatiale au Canada avec le lancement réussi de notre Avion régional au Canada, une première dans notre pays. »

John Peter Holding et son épouse Chere, vivent à Hudson au Québec, et à part leurs trois enfants, ils sont les grands-parents de Caleb, Jake et Lilymay.



John Holding, right, and John Taylor, head of core engineering for Bombardier, celebrate the certification of the de Havilland regional airliner at the Paris air show in 1999. / John Holding, à droite, et John Taylor, Chef de l'ingénierie spécialisée chez Bombardier, célèbrent la certification de l'avion de ligne régional de de Havilland pendant le salon de l'aviation de Paris en 1999.



COPA INVITES YOU TO LIFT.

*An evening spent celebrating
the Canadian freedom to fly.*

HOSTED BY:



Don Bell
Co-founder of WestJet

WITH SPECIAL GUEST:



Col. Chris Hadfield
Astronaut and COPA spokesperson

Fine Dining • Live Music • Silent Auction
October 3rd, 2019 • Telus Spark Centre, Calgary

All proceeds from the 1st annual Flight Safety Foundation Gala will support the Flight Safety Foundation, a critical fund that supports aviation opportunities across Canada.

For more information: www.copanational.org/lift-gala or Kirsten at: kmann@copanational.org

VOYAGEUR ✓
AVIATION CORP

Congratulates the 2019 Inductees to
Canada's Aviation Hall of Fame



**David Fairbanks, John Holding, Barry Lapointe,
Greg McDougall, William Paris**

voyageur airways ✓ voyageur aerotech ✓ voyageur avparts

Celebrating those who aim higher.



From all of us at WestJet, congratulations to the 2019 inductees to Canada's Aviation Hall of Fame.

You have inspired, innovated and defined what Canadian aviation is today.

WESTJET 

BARRY PAUL LAPOINTE, O.B.C.

An aviation engineer and pilot, Barry Lapointe is the founder of KF Aerospace. For half a century he has developed his company to provide charter and cargo service, aircraft maintenance, and training of Canadian military pilots. His philanthropic support of aviation and civic organizations has been instrumental in their success.



Barry Paul Lapointe

Born in Vancouver, British Columbia, on December 10, 1944, to parents Paul and Lucille, Barry Paul Lapointe was the younger brother of his only sibling, Henry. Barry has been a passionate aviation enthusiast all his life and has pursued it since graduating from the British Columbia Institute of Technology (BCIT) in the Aircraft Maintenance and Engineering program in 1966. During his studies at BCIT, he demonstrated leadership capabilities by serving as class president.

Prior to graduation, he had earned his Private Pilot Licence, and at age 21 in 1965 he earned his Commercial Pilot Licence. Barry's first maintenance position after graduating from BCIT was with Harrison Airways in Vancouver. By 1968 he was the Chief Engineer for Air West Airlines, which later became Air BC. In 1969, Barry left Air West for the Okanagan Valley and worked for a short time with Morris Aviation Ltd. in Vernon, British Columbia.

On March 25, 1970, in Kelowna, British Columbia, he founded Kelowna Flightcraft Ltd., known today as KF Aerospace. The company had a small beginning. Working from his truck, Barry serviced clients by providing maintenance for light aircraft. In 1971, Barry's close friend, Jim Rogers from Calgary, joined KF Aerospace; business grew rapidly and Jim stayed with KF until leaving in the late 1990s to start his own aviation company. In 1974, Barry established Kelowna Flightcraft Air Charter (KFAC) to provide charter service for courier and freight companies.

In 1976, Barry received a call to do a last-minute cargo run for Purolator Courier. He took off at night in his twin-engine Grand Commander (C-GKFF) to deliver 800 pounds of freight to the east coast. That flight proved to be the beginning of a venture that would see Kelowna Flightcraft operating nearly 20 aircraft delivering a million pounds of cargo daily to 12 bases across Canada for Purolator Courier and Canada Post from 1976 until 2015.

In 1995, KF Aerospace expanded into Hamilton, Ontario, opening a new five million dollar, 50,000 square foot hangar to maintain the growing KF fleet supporting Purolator and Canada Post.

In 2001, KF purchased the Convair Type Certificate, thereby ensuring ongoing support for the worldwide fleet of Convair twin engine aircraft. KF also engineered and produced a stretched version of the Convair 580, which was given a 14-foot extension of the fuselage and named the Convair 5800. Six such aircraft were built in the Kelowna facility and are deployed in commercial service. KFAC continues to operate the Convair 580s and Convair 5800s for Purolator's night service within British Columbia. Additionally, KF entered into a joint venture with Convair to design and build a tanker version of the Convair 580 which continues in regular firefighting service within Canada and the United States.

Under Barry's leadership, as a Department of National Defence (DND) recognized Design Approval Organization, KF Engineering has become a world-renowned aerospace enterprise, having designed hundreds of Supplemental Type Certificates and repair approvals. Other maintenance programs include ongoing

support of the DND fixed wing search and rescue program using Buffalo and Twin Otter aircraft. KF has had the contract since 2009 to conduct maintenance checks and incorporate modifications to ensure that the fleet remains reliable for its important life-saving duties. KF Aerospace will maintain these aging aircraft until the end of their service life in 2020 and 2021.

In 2005 the company was the lead in a consortium that successfully won the bid to supply fixed wing and helicopter training for the Royal Canadian Air Force. Nearly 80% of the pilots who earn their wings each year pass through the doors of the KF Aerospace training facility at Southport, Manitoba.



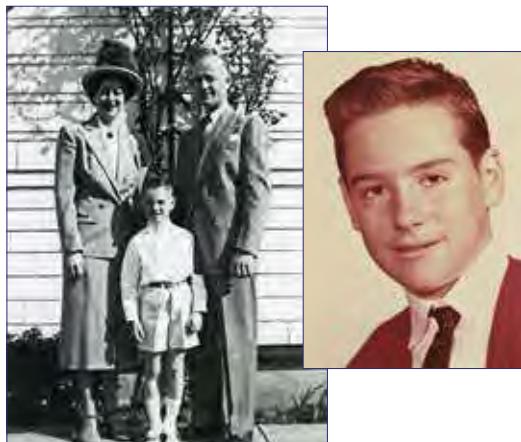
For his contributions to the aviation industry in British Columbia, Barry Lapointe was invested as a Member of the Order of British Columbia in 2015. / Pour sa contribution à l'industrie de l'aviation en Colombie-Britannique, Barry Lapointe a été nommé Membre de l'Ordre de la Colombie-Britannique en 2015.

Barry Lapointe's interests have gone well beyond building his company. In 1986 he was part of the Odyssey 86 team of 11 people who flew a 1944 Douglas Dakota DC-3 around the world to celebrate both the 50th anniversary of the DC-3 and the World's Fair on Transportation and Communication being held in Vancouver. The aircraft visited 55 cities in 28 countries, accumulating over 280 hours of trouble-free flying over a two-month period. He is currently involved with a complete restoration to flying condition of a Second World War 1941 Hawker Tempest Mk 2 fighter aircraft, of which there are only eight left in the world, none currently flying.

Barry Lapointe has developed KF Aerospace from a one-man venture into an organization which today employs over 1,000 people with a payroll in excess of \$70 million annually. He has also given back over \$32.2 million to employees through his "Barry Bucks" incentive program. He has been a strong supporter of the aviation and aerospace industry, a member of the Air Transport Association of Canada since 1987, serving on the Board of Directors from 1991 to 2013, and on the Executive Committee of the Board for 10 years.

In 1999 Barry coordinated a program for Grade 11 and 12 students to experience a prospective career in aviation. "Responding to shortages in aircraft maintenance technicians, Barry led Kelowna Flightcraft's efforts to welcome British Columbia Institute of Technology students to KF Aerospace for onsite education and training," says Deborah Buszard, Deputy Vice-Chancellor and principal of the Okanagan campus of the University of British Columbia. "In conjunction with BCIT, KF received Transport Canada's approval for the Aircraft Structural Repair Technician's Course, reported as the first privately owned company in British Columbia to do so. The popular program continues to be operated today by Okanagan College, with KF often offering jobs to the entire class even prior to graduation."

In 2015 Barry donated \$500,000 to Okanagan College as part of a \$33 million expansion and renovation of the trades training facility on the Kelowna campus. As well, Barry's company has donated Boeing 727-200 aircraft to University of the Fraser Valley in British Columbia, to



At left, future pilot Barry Lapointe at age 6 in 1951 with his parents, Lucille and Paul. At right, Barry as a grade five student at St. Helen's Elementary School in Burnaby BC. / À gauche, le futur pilote Barry Lapointe à l'âge de 6 ans en 1951, avec ses parents, Lucille et Paul. À droite, Barry, élève de cinquième année à l'École élémentaire St. Helen à Burnaby en Colombie-Britannique.

Barry was the pilot of a Piper PA-18 Super Cub at an air show stunt in 1972 when he landed on the roof of a moving car, then took off from it. / Barry pilotait un Piper PA-18 Super Cub lors d'un spectacle aérien acrobatique en 1972 lorsqu'il a atterri sur une auto, puis en est décollé.



Barry is at the controls of a 1947 Beechcraft Model 17 Staggerwing flying in New Zealand after purchasing the aircraft in 2014 and shipping it to Kelowna. Restored and still flown by Barry, this G17S type was the last one made by Beechcraft. / Barry est aux commandes d'un Beechcraft Model 17 Staggerwing 1947 en Nouvelle-Zélande après avoir acheté l'aéronef en 2014 et puis expédié à Kelowna. Restauré et toujours utilisé par Barry, ce type G17S a été le dernier fabriqué par Beechcraft.



Barry Lapointe served as a pilot on this 1944 Douglas DC-3, the Spirit of Vancouver, in its "Odyssey 86" round-the-world flight of 1986 to publicize the World's Fair in Vancouver. / Barry Lapointe a servi comme pilote à bord ce Douglas DC-3 1944, le Spirit of Vancouver, lors de son vol autour du monde « Odyssey 86 » en 1986 pour faire la promotion de l'Exposition mondiale de Vancouver.

Shown with his partner, Sandy Dawson, and his Beechcraft Duke A60, Barry has owned and flown the twin-engined aircraft since 1984. / Ici avec sa partenaire, Sandy Dawson, et son Beechcraft Duke A60, un avion bimoteur que Barry possède et pilote depuis 1984.



A ceremonial groundbreaking in February 2019 to mark the \$30 million expansion of KF Aerospace in Hamilton, Ontario. Fourth from right is Barry Lapointe and to his right is Hamilton mayor Fred Eisenberger. Others are political representatives,

Mohawk College representatives and Cathie Puckiering, far right, president and CEO of Hamilton's John C. Munro International Airport. / Une cérémonie d'inauguration en février 2019 marque l'expansion de 30 M\$ de KF Aerospace à Hamilton, Ontario. Barry Lapointe est quatrième à partir de la droite et à sa droite on voit Fred Eisenberger, maire de Hamilton. Les autres personnes sont des représentants politiques, représentants du collège Mohawk et Cathie Puckiering, à l'extrême droite, Présidente et Chef de la direction de l'aéroport internationale John C. Munro d'Hamilton. (Lisa Gordon photo)



An aerial view of the base at Southport, Manitoba, where KF Aerospace has a 20-year contract to support military training. / Vue aérienne de la base de Southport, au Manitoba, où KF Aerospace détient un contrat de 20 ans en soutien à la formation militaire.



A pilot for well over 50 years, Barry Lapointe is seen at the controls of his Beechcraft Duke A60, flying from Kelowna. / Pilote pendant plus de 50 ans, Barry Lapointe aux commandes de son Beechcraft Duke A60, basé à Kelowna.



Fanshawe College's School of Aviation Technology in Ontario and to Canadore College in Ontario to facilitate learning in their Structures AME programs.

Barry Lapointe's community involvement is extensive. He served as a Director on the board of St. Paul's Hospital in Vancouver for three years. He was the major donor to the University of British Columbia Okanagan Campus for the building of a Fitness and Wellness Centre that opened in 2013. His \$3.5 million gift helped fund most of the \$4.1 million cost of the facility. From 2005 to 2011, Barry served as a member of the Board of Governors of the University of British Columbia.

In 2000 he received The Pacific Coast Entrepreneur of the Year award. In 2003 he established the KF Charitable Foundation. Since its inception, the Foundation has donated to a variety of community charities and causes across Canada including the United Way, the Heart and Stroke Foundation, the Kids' Cancer Care Foundation at Kelowna General Hospital and to Girls Fly Too, an organization to support women in aviation. Barry was also on the Board of Directors of Partnerships BC, responsible for public/private partnerships to develop BC infrastructure for education, transportation, health and recreation.

The recipient of more than a dozen awards, Barry Lapointe received an Honorary Doctor of Technology from his alma mater, the BCIT in 1999. He was recognized as an Honorary Life Member by the Air Transport Association of Canada in 2000 and made a member of Aircraft Maintenance Engineer Association Hall of Fame, Pacific Region, in 2005. In 2013 he received the British Columbia Aviation Council Lifetime Achievement Award and in 2015 was invested as a Member of the Order of British Columbia.

Since earning his first licence as a pilot, Barry has logged over 17,000 hours, and in 2016 added a private helicopter licence to his credentials. After founding his company 49 years ago, he continues actively as CEO and Chairman of KF Aerospace. A father of four children – Todd, Lindsay, Tracey and Spencer – and grandfather of two girls, Barry Paul Lapointe and his partner, Sandy Dawson, live in Kelowna, British Columbia.

BARRY PAUL LAPOINTE, O.B.C.



Ingénieur en aéronautique et pilote, Barry Lapointe est le fondateur de KF Aerospace. Pendant un demi-siècle il a fait évoluer son entreprise en fournissant des services affrétés et d'avions-cargos, d'entretien d'aéronefs et de formation aux pilotes militaires canadiens. Son soutien philanthropique de l'aviation et d'organismes civiques a été un facteur déterminant de sa réussite.



Citation d'intronisation, 2019

Photos de la collection Lapointe

Barry Paul Lapointe

Né à Vancouver, Colombie-Britannique, le 10 décembre 1944, fils de Paul et Lucille, Barry Paul Lapointe était le cadet de son seul frère Henry. Barry a été un passionné de l'aviation toute sa vie et lui est resté fidèle depuis sa graduation de la British Columbia Institute of Technology (BCIT) en génie et entretien d'aéronefs en 1966. Pendant ses études à la BCIT, il a démontré ses aptitudes pour le leadership en devenant président de sa classe.

Avant sa graduation, il avait déjà décroché son brevet de pilote privé, et à l'âge de 21 ans, en 1965, il obtenait son brevet de pilote commercial. Le premier poste de Barry en entretien d'aéronefs suite à sa graduation de la BCIT était chez Harrison Airways de Vancouver. Dès 1968 il était Ingénieur en chef chez Air West Airlines, qui est devenu par la suite Air BC. En 1969, Barry quitte Air West pour la vallée de l'Okanagan où il travaille pendant une courte période chez Morris Aviation Ltd. à Vernon, Colombie-Britannique.

Le 25 mars 1970, à Kelowna, Colombie-Britannique, il fonde Kelowna Flightcraft Ltd., connue aujourd'hui sous le nom de KF Aerospace. L'entreprise est très petite à ses débuts. Travaillant de son camion, Barry offre à ses clients des services d'entretien d'avions légers. En 1971, un ami proche de Barry, Jim Rogers de Calgary, rejoint KF Aerospace; les affaires progressent rapidement et Jim reste à l'emploi de KF jusqu'à son départ à la fin des années 1990 pour démarrer sa propre compagnie aérienne. En 1974, Barry lance Kelowna Flightcraft Air Charter (KFAC) afin d'offrir

des services affrétés aux entreprises de courrier et de fret.

En 1976, Barry reçoit une appel pour effectuer un transport de fret de dernière minute pour Purolator Courier. Il s'envole de nuit dans son bimoteurs Grand Commander (C-GKFF) pour livrer 800 livres de fret sur la côte est. Ce vol a marqué le début de ce qui allait mener Kelowna Flightcraft à exploiter près de 20 avions et à livrer un million de livres de fret quotidiennement vers 12 bases partout au Canada pour Purolator Courier et Postes Canada de 1976 à 2015.

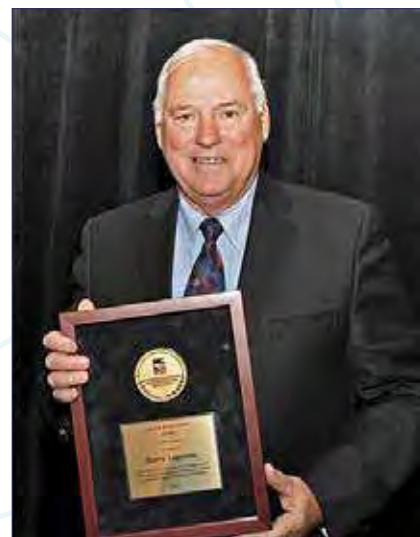
En 1995, KF Aerospace prend de l'expansion à Hamilton, en Ontario, inaugurant un nouveau hangar de cinq millions de dollars, d'une superficie de 50 000 pieds carrés dans le but de maintenir la croissance de la flotte de KF en soutien à Purolator et Postes Canada.

En 2001, KF achète le certificat de type Convair, assurant ainsi le soutien continu de la flotte mondiale d'avions bimoteurs Convair. KF a également conçu et produit une version allongée du Convair 580, en rallongeant son fuselage de 14 pieds et le nommant Convair 5800. Six de ces avions ont été construits dans l'installation de Kelowna et déployés en service commercial. KFAC continue d'utiliser des Convair 580 et Convair 5800 pour le service de nuit de Purolator en Colombie-Britannique. De plus, KF forme une co-entreprise avec Convair dans le but de concevoir et construire une version citerne du Convair 580 qui est toujours en service pour lutter contre les incendies au Canada et aux États-Unis.

Sous le leadership de Barry, reconnue par le ministère de la Défense nationale (MDN)

comme un Organisme d'approbation de conception, KF Engineering est devenue une entreprise aérospatiale de réputation mondiale, ayant conçu des centaines de Certificats de type supplémentaire et d'approbations de réparations. D'autres programmes d'entretien comprennent un soutien continu au programme de recherche et de sauvetage avec des aéronefs à voilure fixe Buffalo et Twin Otter. KF est sous contrat depuis 2009 pour effectuer des vérifications d'entretien et pour incorporer des modifications permettant d'assurer que la flotte demeure fiable et continue à sauver des vies. KF Aerospace assurera l'entretien de ces avions vieillissants jusqu'à la fin de leur vie utile en 2020 et 2021.

En 2005 l'entreprise est à la tête d'un consortium qui a remporté l'appel d'offres



Barry Lapointe with the Lifetime Achievement Award received from the British Columbia Aviation Council in 2013. / Barry Lapointe tenant le Prix pour l'ensemble de ses réalisations reçu du British-Columbia Aviation Council en 2013.

At left, Barry Lapointe in 1969 in Vernon, British Columbia, at age 25 when he was a pilot instructor for Morris Aviation. At right, he is shown with his 1954 Cessna 180 on floats, which he flies regularly. / À gauche, Barry Lapointe en 1969 à Vernon, Colombie-Britannique, à l'âge de 25 alors qu'il était instructeur pilote chez Morris Aviation. À droite, on le voit avec son Cessna 180 sur flotteurs en 1954, dans lequel il volait régulièrement.

In 1999 Barry Lapointe received an Honorary Doctor of Technology degree from his alma mater, the British Columbia Institute of Technology, in Burnaby BC. / En 1999, Barry Lapointe recevait un Doctorat honorifique en Technologie de son alma mater, la British-Colombia Institute of Technology, de Burnaby, Colombie-Britannique.



After logging over 17,000 hours as a fixed wing pilot, Barry Lapointe earned his helicopter license in 2016. He is seen here at the controls of a Robinson R44 helicopter. / Après avoir enregistré plus de 17 000 heures comme pilote d'aéronef à voilure fixe, Barry Lapointe a obtenu son brevet de pilote d'hélicoptère en 2016. On le voit ici aux commandes d'un hélicoptère Robinson R44.



A Boeing 727 aircraft donated by Barry Lapointe and KF Aerospace to Fanshawe College at London, Ontario, one of two such aircraft donated to colleges. / Un avion Boeing 727 donné par Barry Lapointe et KF Aerospace au collège Fanshawe de London, Ontario, un des deux avions de ce type remis à des collèges.

visant à fournir une formation sur les aéronefs à voilure fixe et les hélicoptères pour l'Aviation royale canadienne. Près de 80 % des pilotes qui reçoivent leur brevet chaque année franchissent les portes du centre de formation de KF Aerospace à Southport, au Manitoba.

Les intérêts de Barry Lapointe ont dépassé de loin le développement de son entreprise. En 1986 il fait partie de l'équipe de 11 personnes d'Odyssey 86 qui ont piloté un Douglas Dakota DC-3 de 1944 autour du monde pour célébrer le 50^e anniversaire du DC-3 et l'Exposition mondiale sur le transport et la communication tenue à Vancouver. L'avion a visité 55 villes dans 28 pays, accumulant plus de 280 heures de vol sans problème sur une période de deux mois. Barry est actuellement impliqué dans la restauration complète de l'avion de chasse Hawker Tempest Mk 2 1941 datant de la Seconde Guerre mondiale, dont il ne reste que huit exemplaires dans le monde, aucun n'étant en état de vol.

Barry Lapointe a mené KF Aerospace d'une entreprise d'un seul homme à une organisation qui compte aujourd'hui plus de 1 000 employés et une masse salariale dépassant les 70 millions \$ par année. Il a aussi redonné plus de 32,2 millions \$ à ses employés par le biais de son programme incitatif « Barry Bucks ». Il a toujours été un fervent défenseur de l'industrie aéronautique et aérospatiale, est membre de l'Association du transport aérien du Canada depuis 1987, ayant siégé au Conseil d'administration de 1991 à 2013, et étant membre du Comité exécutif du Conseil pendant 10 ans.

En 1999 Barry a coordonné un programme pour les étudiants de 11^e et 12^e années leur permettant d'expérimenter ce qui pourrait devenir une carrière en aviation. « En réponse à une pénurie de techniciens en entretien aéronautique, Barry et son entreprise invitaient les étudiants du British Columbia Institute of Technology chez KF Aerospace pour un enseignement et une formation sur place, », raconte Deborah Buszard, Vice-rectrice adjointe et directrice du campus Okanagan de l'Université de Colombie-Britannique. « Conjointement avec le BCIT, KF a obtenu l'approbation de Transports Canada pour donner le cours de Technicien en réparation structurelle d'aéronefs, la première entreprise privée de la Colombie-Britannique à le faire. Le

populaire programme est toujours donné aujourd’hui par l’Okanagan College, et KF offre souvent des emplois à la classe entière même avant la graduation. »

En 2015 Barry a remis 500 000 \$ à l’Okanagan College dans le cadre d’un projet d’expansion et de rénovation de 33 millions \$ des installations de formation commerciale du campus de Kelowna. De plus, l’entreprise de Barry a fait don d’un Boeing 727-200 à l’Université de Fraser Valley en Colombie-Britannique, à l’École des Technologies de l’aviation du collège Fanshawe en Ontario, et au collège Canadore en Ontario afin de faciliter l’apprentissage dans les programmes de techniciens d’entretien d’aéronefs de ces institutions.

L’implication de Barry Lapointe dans la communauté est très étendue. Il a exercé les fonctions de Président du Conseil d’administration du St. Paul’s Hospital de Vancouver pendant trois ans. Il a été le principal donateur au campus Okanagan de l’Université de Colombie-Britannique pour la construction d’un centre de conditionnement physique et de bien-être qui a ouvert ses portes en 2013. Son don de 3,5 millions \$ a contribué à financer une grande partie des 4,1 millions \$ qu’a coûté le centre. De 2005 à 2011, Barry a été membre du Conseil des gouverneurs de l’Université de Colombie-Britannique.

En 2000 il a été récipiendaire du prix Entrepreneur de l’année de la côte du Pacifique. En 2003 il créait la Fondation caritative KF. Depuis sa création, la Fondation a contribué à plusieurs œuvres et organismes de bienfaisance communautaires partout au Canada, y compris Centraide, la Fondation des maladies du cœur, la Fondation Kids’ Cancer Care de l’hôpital général de Kelowna et Girls Fly Too, un organisme qui soutient les femmes dans l’aviation. Barry a également été Président du Conseil d’administration de Partnerships BC, responsable des partenariats publics/privés afin de développer l’infrastructure en éducation, transport, santé et récréation.

Récipiendaire de plus d’une douzaine de prix, Barry Lapointe a reçu un Doctorat honorifique en Technologie de son alma mater, BCIT en 1999. Il a été nommé Membre honoraire à vie de l’Association du transport aérien du Canada en 2000 et était



Above, one of six Convair 5800 cargo aircraft converted from a Convair 580 by KF Aerospace at Kelowna by extending the fuselage 14 feet. At left, after a test flight in 1995 prior to its delivery, Barry Lapointe is seen at the controls of a Convair 5800. / Ci-dessus, un des six avions cargo Convair 5800 converti à partir d'un Convair 580 par KF Aerospace à Kelowna en allongeant le fuselage de 14 pieds. À gauche, après un vol d'essai en 1995 avant sa livraison, Barry Lapointe aux commandes d'un Convair 5800.

Barry’s love of vintage aircraft led to an opportunity to fly this Miles M-38 Messenger in New Zealand. The British-built type was built from 1942-48 as an air observation and liaison aircraft for the military. / L’amour de Barry pour les avions d’époque lui a donné l’opportunité de commander ce Miles M-38 Messenger en Nouvelle-Zélande. Ce type d’appareil britannique fut construit de 1942 à 1948 comme avion d’observation et de liaison pour les militaires.



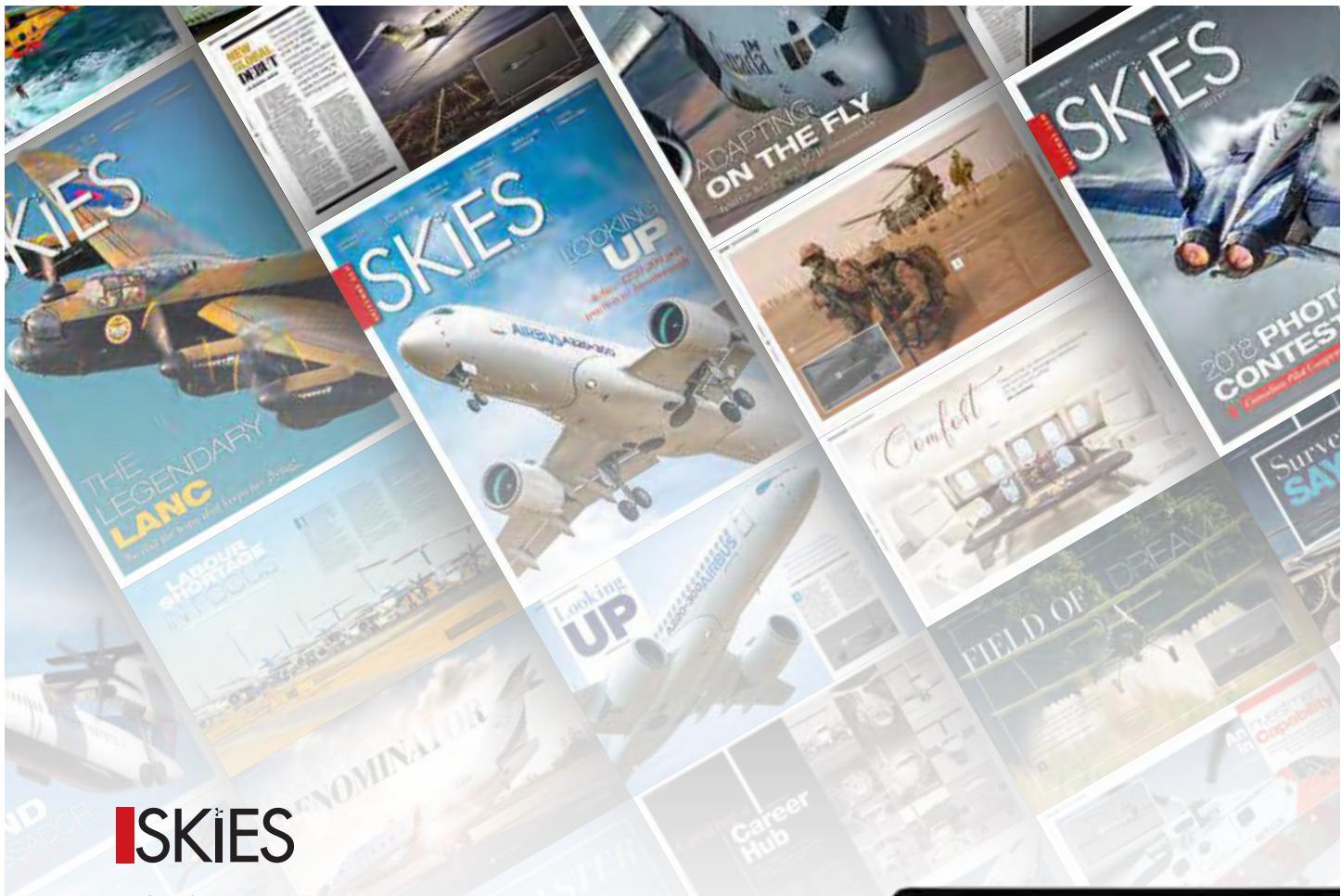
reçu Membre du Panthéon de l’Aircraft Maintenance Engineer Association, Région du Pacifique, en 2005. En 2013 il a obtenu le Prix du British Columbia Aviation Council pour l’ensemble de ses réalisations et en 2015 a été nommé Membre de l’Ordre de la Colombie-Britannique.

Depuis qu’il a obtenu son premier brevet de pilote, Barry a enregistré plus de 17 000 heures de vol, et en 2016 ajoutait un brevet de pilote d’hélicoptère à ses qualifications. Il est toujours actif en tant que PDG et président du Conseil d’administration de KF Aerospace, qu’il a fondé il y a 49 ans. Père de quatre enfants – Todd, Lindsay, Tracey et Spencer – et grand-père de 2 filles, Barry Paul Lapointe et sa conjointe, Sandy Dawson, vivent à Kelowna, en Colombie-Britannique.



A Second World War Hawker Tempest fighter-bomber purchased in New Zealand by Barry is being restored to flying condition at the shops of KF Aerospace in Kelowna. Of only eight Tempests remaining in the world, this will be the only one flying. / Un bombardier de chasse Hawker Tempest de la Deuxième guerre mondiale qu’avait acheté Barry en Nouvelle-Zélande pendant sa remise en état dans les ateliers de KF Aerospace à Kelowna. Parmi les huit Tempest qui existent encore dans le monde, celui-ci est le seul en état de vol.





SKIES

Always at your fingertips

No matter where you are or how you like to stay connected, we deliver the aviation content you love in the way you prefer to get it. We work from the front lines to share in-depth insight and timely, relevant content from all sectors of Canadian aviation: business, private, commercial, military, cargo, maintenance, training and general aviation.



Print



Digital



News



Web



Subscribe

ONLINE → skiesmag.com/subscribe
CALL TOLL FREE → 1-866-834-1114



future of aviation. By
people who push the

LEARN MORE AT WWW.PWC.CA

A UNITED TECHNOLOGIES COMPANY

JAMES McGREGOR “GREG” McDougall

Starting his career as a young bush pilot, then founding Harbour Air Seaplanes, through continuous expansion of the company Greg McDougall has built the world’s largest all-seaplane operation. His extensive personal support of the aviation industry and community projects has earned wide acclaim for both himself and his company.



**James McGregor “Greg”
McDougall**

Born on December 20, 1955, in Santa Barbara, California, to Canadian parents Donald McDougall and Elizabeth McGregor, James McGregor “Greg” McDougall has one older brother, Ian. Greg spent his youth in California, spending summers with his family at Nelson Island on British Columbia’s Sunshine Coast. As the island is accessible only by air or water, aircraft on floats were the easiest way for the family to reach their cottage. Thus Greg had early exposure to aviation and float planes.

He began flying in 1975, earning his Private Pilot Licence at the Pitt Meadows Airport in the lower BC mainland area, near Vancouver. This led to his first job as a pilot in 1977, flying a Cessna 185 on floats for Wolverine Air in Fort Simpson, Northwest Territories. In 1978, Greg was hired by Hyack Air Ltd., then based in New Westminster BC. From there, he flew float planes until 1980 when he was hired as a corporate pilot for a land development company.

In 1982, Greg and another pilot, Cliff Oakley, leased an office in the Vancouver harbour, as well as two de Havilland Beaver aircraft and founded Harbour Air Ltd. The company started as a charter-only operation providing services to the resource sector in the forest industry and commercial fishing. During the summer tourist season, service expanded by flying fishermen to remote fishing lodges in British Columbia.

In 1986, Harbour Air acquired nine single-engine floatplanes – one Otter and eight Beavers – from Air BC, and also acquired Air BC’s Sea Island terminal, a forerunner of Vancouver International Airport at Richmond, British Columbia. The deal included a non-compete clause preventing Harbour Air from flying the Vancouver-Victoria scheduled market, which was one of Air BC’s routes.

With the Expo 86 World’s Fair held in Vancouver in 1986, an upsurge in tourist traffic resulted in increased fishing charters. Harbour Air traffic grew and in 1989 alone it ferried 17,000 fishing enthusiasts to lodges on the BC coast. By then, the company was offering scheduled services from Vancouver to the Gulf Islands and points on Vancouver Island.

In 1986, partner Cliff Oakley was killed in a plane crash, and that year Greg McDougall entered into a 50% partnership with Kenn Borek of Kenn Borek Air Ltd., based in Calgary. The partnership provided access to Borek’s de Havilland Twin Otters, ideal for tourist charters and serving fishing camps.

In the 1990s, Harbour Air leased a base in Victoria’s inner harbour. In 1996 the company started Vancouver to Victoria service and introduced sightseeing flights from the capital city. Buying assets of bankrupt Trans-Provincial Airlines Ltd., Greg’s company established bases at Sandspit and Masset in the Queen Charlotte Islands (Haida Gwaii). By the mid-1990s, Harbour Air was the largest charter flight company in the province.

With the expiration of the non-compete agreement with Air BC, Harbour Air began scheduled service between Vancouver and Victoria, as well as to Nanaimo. When

Photos from the McDougall collection, Harbour Air and the internet

partner Kenn Borek and his daughter lost their lives in a car collision in 2002, Greg McDougall became sole owner of Harbour Air Ltd. In 2003 the company acquired Cooper Air, including two more Beavers, increasing its share of the aviation tourism market.

In 2010, Harbour Air purchased Westcoast Air, acquiring six Twin Otters and eight Beavers. In 2012, Whistler Air was acquired, adding another Beaver to the fleet. In 2013 Harbour Air started a new venture called Tantalus Air, offering charter flights on an eight-passenger Pilatus PC-12 single-engine turboprop aircraft. In September 2014, Harbour Air began scheduled service between Pitt Meadows and Victoria. The company now has bases in Victoria, Sechelt, Pitt Meadows and the Gulf Islands and maintains bases at Vancouver Harbour and Vancouver International Airport.

With over 12,000 hours logged as a pilot, as CEO of Harbour Air Ltd., Greg McDougall



Starting with two aircraft in 1982, Greg McDougall has built Harbour Air into the world’s largest float plane airline. / Avec deux avions à ses débuts en 1982, Greg McDougall a bâti Harbour Air qui est devenue la plus importante compagnie d’hydravions au monde.

has built his company to the status of the world's largest float plane operator. The purchase of Salt Spring Air in 2015 added more Beaver aircraft to the company and service to Salt Spring Island. Nearly 50 aircraft now fly in 180 scheduled flights daily.

In 2012 the company employed over 450 people, including 80 pilots and has 90% of the float plane market in British Columbia. Some 500,000 passengers per year are flown within the province and to Seattle.

In 2007, Harbour Air became the first airline in North America to become carbon neutral. All passenger fees include a carbon offset charge which is remitted to Offsetters, a Canadian provider of carbon-management solutions to reduce environmental impact. Projects in the Great Bear Rain Forest, Haida Gwaii and South America are supported by this initiative. From its beginning, Harbour Air has been a supporter of the British Columbia Aviation Council and contributes to its scholarship programs. As well, the airline is involved with the Waterkeeper Alliance that supports clean water initiatives.

In nine straight years, Harbour Air was recognized as one of Canada's Best Managed Companies, in a program sponsored by Deloitte Canada. In 2009, 2010 and 2011, Harbour Air was named as one of BC's Top 55 Employers and has been honoured as a top employer for young people. In 2012 the company was recognized as one of Canada's 10 most admired Corporate Cultures. In 2011, the Victoria Chamber of Commerce named Harbour Air as the recipient of its Business of the Year and named as Sustainable Business of the Year by Tourism Vancouver Island.

Under Greg McDougall's leadership, the company has developed an enviable Safety Management System involving all employees. With safety as a first priority, since 1998 Harbour Air has had over 550,000 departures and arrivals of flights without incident. Innovations related to safety include installation of GPS flight trackers, CO₂ monitors, tracking services and an iPad safety briefing for passengers.

In 2012 Harbour Air was awarded the Cumberbatch Trophy for outstanding contributions to flight safety, from the Guild of Air Pilots and Air Navigators. In



The Pitt Meadows Airport as seen today, near Vancouver, is where Greg McDougall earned his first pilot's licence in 1975. / L'aéroport Pitt Meadows aujourd'hui, près de Vancouver, où Greg McDougall a obtenu son premier brevet de pilote en 1975.



Greg McDougall, at front centre in 1982 with the original Harbour Air team. / Greg McDougall, à l'avant-centre en 1982 avec l'équipe originale de Harbour Air.

*Greg
McDougall
is seen at
centre left with
members of the
Harbour Air
team during
the Victoria
Harbour
Airport terminal
grand opening
ceremonies
on May 5,
2016. / Greg
McDougall au
centre gauche*



*avec les membres de l'équipe de Harbour Air lors de la cérémonie de grande ouverture
du terminal de l'aéroport de Victoria Harbour le 5 mai 2016.*



*Turbo the Otter, the mascot
of Harbour Air, is seen
with employees of Whistler
Air and an Otter aircraft
of the company, which
was acquired by Harbour
Air in 2012. / Turbo Otter,
la mascotte de Harbour
Air, avec les employés de
Whistler Air et un avion
Otter de l'entreprise
acheté par Harbour Air en
2012.*

A heritage hangar, built in 1931 in Richmond, British Columbia, located at the South Terminal area of Vancouver international airport. It served during the Second World War for aircraft housing and repair and is used today as a hangar for Harbour Air. / Un hangar patrimonial, bâti en 1931 à Richmond, Colombie-Britannique, situé dans la zone du Terminal Sud de l'aéroport international de Vancouver. Il a servi au cours de la Deuxième Guerre mondiale à l'entreposage et la réparation des avions et est utilisé aujourd'hui comme hangar par Harbour Air.

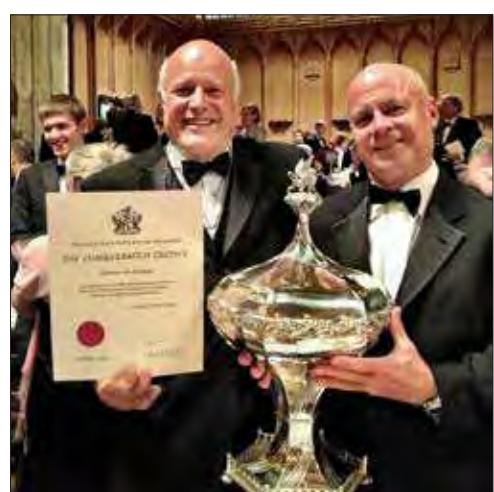


patrimonial, bâti en 1931 à Richmond, Colombie-Britannique, situé dans la zone du Terminal Sud de l'aéroport international de Vancouver. Il a servi au cours de la Deuxième Guerre mondiale à l'entreposage et la réparation des avions et est utilisé aujourd'hui comme hangar par Harbour Air.



A turboprop powered Otter of Harbour Air in patriotic colours to celebrate Canada's 150th birthday in 2017. / Un Otter turbopropulseur de Harbour Air aux couleurs patriotiques pour célébrer le 150e anniversaire du Canada en 2017.

Greg McDougall with his wife, Ingrid, at one of Harbour Air's original holiday parties, held at Richmond BC, circa 1998. / Greg McDougall et son épouse Ingrid, lors d'une des fêtes de fin d'année de Harbour Air, tenue à Richmond C.-B., vers 1998.



In London, England, in 2012, Harbour Air received the Cumberbatch Trophy for outstanding contributions to flight safety. Accepting the award is Greg McDougall, right, and Peter Evans, a former president of Harbour Air, who has been with the company for over 30 years. / À Londres, Angleterre en 2012, Harbour Air reçoit le Trophée Cumberbatch pour sa contribution exceptionnelle à la sécurité en vol. Acceptant le Trophée, Greg McDougall, à droite, et Peter Evans, un ancien président de Harbour Air, à l'emploi de l'entreprise pendant plus de 30 ans.



A keen cyclist and a competitor, Greg McDougall is seen in during a BC Bike Race, the ultimate 7-day bike competition in Canada. Harbour Air is the founding sponsor of the race, which attracts riders from all over the world. / Ardent cycliste aimant les défis, Greg McDougall, ici pendant la course « BC Bike Race », l'ultime compétition cycliste de 7 jours au Canada. Harbour Air, est le commanditaire fondateur de la course, qui attire des cyclistes de partout dans le monde.

2014 the company won the Visa Canada Traveller Experience of the Year award from the Tourism Association of Canada.

Greg has demonstrated his social conscience and strong support of the community at large, as well as that of the aviation community. He is the founding sponsor of the BC Bike Race and an annual sponsor of the Tour de Victoria and a Gran Fondo recreational cycling tour. His company provides over 3,000 free flight passes each year to disadvantaged individuals and has been involved with Hope Air, flying critically ill individuals to medical appointments. A “Share the Fare” initiative raises money for the BC Cancer Society and the Boys and Girls Club by allocating one dollar from each fare every Friday.

As an aviator and entrepreneur, Greg McDougall has inspired loyalty among his staff in meeting his exacting standards, as seen by company pilots who have been with Harbour Air for 30 years. Recognized internationally as an expert on seaplane management, Greg has been sought as a consultant and has now extended the company's scope to operations in China. Harbour Air has now entered into a strategic partnership to export commuter float plane service to China. The Tianchen General Aviation Company has taken a 49% ownership in the Harbour Air Group in the first general aviation company to provide float plane service to cities in China in a new venture called Harbour Air China.

In 2018 in a collaboration with Seattle's Kenmore Air, Greg began operating float plane service between Vancouver and Lake Union in downtown Seattle. The maiden flight took place in May 2018 with a Cessna Caravan. A contributing factor to Greg's success in building an airline is his belief that, “A failure to plan is a plan to fail.” Greg Booth, chief pilot with Harbour Air, who has flown with the company for 14 years has stated, “Greg and Harbour Air have truly changed the face of aviation for people here on the west coast. Greg, however, was more than a bush pilot. He is the rare mix of aviator and entrepreneur.”

Greg McDougall, and his wife, Ingrid, whom he married in 1980, live near Squamish, British Columbia, north of Vancouver, and are parents of a married daughter, Stephanie.

JAMES McGREGOR « GREG » McDougall

Greg McDougall a débuté sa carrière comme pilote de brousse, puis a fondé Harbour Air Group, et grâce à la croissance continue de l'entreprise il est devenu le plus important exploitant d'hydravions au monde. Son soutien personnel à l'industrie de l'aviation et ses importants projets communautaires ont suscité beaucoup d'éloges, tant pour lui-même que pour son entreprise.



**James McGregor “Greg”
McDougall**

Né le 20 décembre 1955, à Santa Barbara en Californie, James McGregor « Greg » McDougall et son frère aîné, Ian, sont les fils Donald McDougall et Elizabeth McGregor, tous deux Canadiens. Greg a grandi en Californie, passant ses étés avec sa famille sur l'île Nelson sur la « Sunshine Coast » de la Colombie-Britannique. L'île n'étant accessible que par voie aérienne ou maritime, un hydravion était le moyen le plus simple pour la famille de se rendre à son chalet. C'est ainsi que Greg se voit exposé très tôt à l'aviation et aux hydravions.

Il effectue ses premiers vols en 1975, ayant obtenu son brevet de pilote privé à l'aéroport Pitt Meadows de Colombie-Britannique, près de Vancouver. Ceci l'a mené à son premier emploi de pilote en 1977, aux commandes d'un hydravion Cessna 185 pour Wolverine Air de Fort Simpson, dans les Territoires du Nord-Ouest. En 1978, Greg est embauché chez Hyack Air Ltée, alors basée à New Westminster en Colombie-Britannique. Il pilote des hydravions jusqu'en 1980 lorsqu'il est embauché comme pilote corporatif pour une entreprise d'aménagement de terrains.

En 1982, Greg et un autre pilote, Cliff Oakley, louent un bureau dans le port de Vancouver, ainsi que deux hydravions de Havilland Beaver et fondent Harbour Air Ltée. L'entreprise n'offre au début que des services nolisés aux secteurs de l'industrie forestière et de la pêche commerciale. Pendant la période estivale, le service prend de l'expansion en transportant des touristes vers des camps de pêche éloignés en Colombie-Britannique.

En 1986, Harbour Air acquiert neuf hydravions monomoteurs – un Otter et huit Beavers – de Air BC, et achète également le terminal Sea Island de Air BC, un précurseur de l'aéroport international de Vancouver à Richmond, Colombie-Britannique. L'entente comprend une convention de non-concurrence qui empêche Harbour Air d'exploiter le marché aérien entre Vancouver et Victoria, voie aérienne exploitée par Air BC.

Grâce à l'Exposition mondiale tenue à Vancouver en 1986, une recrudescence du trafic touristique permet d'augmenter le nombre de vols nolisés de pêche récréative. Le trafic aérien de Harbour Air augmente et dans la seule année 1989, l'entreprise transporte 17 000 amateurs de pêche vers des camps le long de la côte de la Colombie-Britannique. À cette époque, l'entreprise offre des services aériens réguliers de Vancouver aux îles Gulf et d'autres points de l'île de Vancouver.

En 1986, son partenaire Cliff Oakley meurt dans un accident d'avion, et cette année-là Greg McDougall forme un partenariat à 50 % avec Kenn Borek de Kenn Borek Air Ltée, basée à Calgary. Le partenariat lui donne accès aux Twin Otters de Haviland de Borek, qui conviennent parfaitement aux vols touristiques nolisés et pour desservir les camps de pêche.

Au cours des années 1990, Harbour Air loue une base dans le port intérieur de Victoria. En 1996 la compagnie démarre un service aérien de Vancouver à Victoria et lance les vols touristiques à partir de la capitale. L'entreprise de Greg achète les actifs de Trans-Provincial Airlines Ltée, alors en faillite, et établit des bases à Sandspit et Masset dans les îles de la Reine-Charlotte (Haida Gwaii). Au milieu des années 1990, Harbour Air est la plus importante

compagnie aérienne de vols nolisés de la province.

À l'expiration de la convention de non-concurrence avec Air BC, Harbour Air démarre un service régulier entre Vancouver et Victoria, ainsi que vers Nanaimo. Quand son partenaire Kenn Borek et sa fille meurent dans un accident d'automobile en 2002, Greg McDougall devient alors seul propriétaire de Harbour Air Ltée. En 2003 la compagnie acquiert Cooper Air, incluant deux autres Beavers, ce qui augmente sa part du marché touristique aérien.

En 2010, Harbour Air achète Westcoast Air, acquérant ainsi six Twin Otters et huit Beavers. En 2012, l'acquisition de Whistler Air ajoute un autre Beaver à la flotte. En 2013 Harbour Air démarre une nouvelle entreprise appelée Tantalus Air, offrant des vols nolisés pour huit passagers dans un avion Pilatus PC-12 monomoteur à turbopropulseur.



Greg McDougall has built Harbour Air into a fleet of nearly 50 aircraft offering scheduled and charter service from a company employing over 450 people. / Greg McDougall a développé Harbour Air en une entreprise possédant une flotte de près de 50 aéronefs offrant des services réguliers et nolisés et employant plus de 450 personnes.



Two de Havilland aircraft that are mainstays of the Harbour Air fleet are the Beaver and the Otter. Both of these aircraft have had their original radial engines replaced with turboprop power. / Deux avions de Havilland, piliers de la flotte de Harbour Air, sont le Beaver et un Otter. Les moteurs radiaux originaux de ces deux appareils ont été remplacés par des turbopropulseurs.



At left, Greg McDougall, speaking on May 5, 2016, at the opening of the terminal built by Harbour Air at the Victoria Harbour Airport. At centre, Greg presents long-term team member, Rachel Nelson with a propeller blade as a farewell gift from Harbour Air; circa 2016. At right, seen with Greg is Harbour Air pilot Wayne Manning, a 30-year employee with the company, for which long-term service is common. / À gauche, Greg McDougall, prend la parole le 5 mai 2016, lors de l'ouverture du terminal bâti par Harbour Air à l'aéroport de Victoria Harbour. Au centre, Greg présente à Rachel Nelson, membre de longue date de l'équipe, une pale d'hélice comme cadeau de départ de Harbour Air; circa 2016. À droite, avec Greg se trouve Wayne Manni, pilote de Harbour Air pendant 30 ans, un entreprise où il est courant que les employés restent de nombreuses années.

Seaplanes of Harbour Air offer scheduled flights service between Vancouver and Victoria, with service to Seattle and charter service in British Columbia. / Les hydravions de Harbour Air offrent des vols réguliers entre Vancouver et Victoria, avec service vers Seattle et des vols nolisés en Colombie-Britannique.



Greg McDougall in Toronto in 2008, with the award recognizing Harbour Air Seaplanes as one of Canada's Best Managed Companies. / Greg McDougall à Toronto en 2008, tenant le prix reconnaissant Harbour Air Seaplanes comme l'une des Sociétés les mieux gérées du Canada.

En septembre 2014, Harbour Air débute un service régulier entre Pitt Meadows et Victoria. L'entreprise a maintenant des bases à Victoria, Sechelt, Pitt Meadows et dans les îles Gulf, et conserve ses bases au port de Vancouver et à l'Aéroport international de Vancouver.

Avec plus de 12 000 heures de vol enregistrées en tant que pilote, et comme PDG de Harbour Air Ltée, Greg McDougall a bâti son entreprise au point de devenir le plus important exploitant d'hydravions au monde. L'achat de Spring Air en 2015 ajoute encore plus d'avions Beaver à l'entreprise et au service de l'île de Salt Spring. Près de 50 avions sont maintenant exploités sur plus de 180 vols réguliers par jour. L'entreprise emploie plus de 450 personnes, dont 80 pilotes, et détient 90 % du marché de l'hydravion en Colombie-Britannique. Environ 500 000 passagers par année sont transportés dans la province et vers Seattle.

En 2007, Harbour Air devient la première compagnie aérienne en Amérique du Nord à devenir carboneutre. Tous les billets des passagers incluent des frais de compensation du carbone qui sont remis à Offsetters, un prestataire canadien qui fournit des solutions de gestion du carbone visant à réduire l'impact environnemental. Les projets dans la forêt pluviale de Great Bear, Haida Gwaii et en Amérique du Sud sont soutenus par cette initiative. Depuis ses débuts, Harbour Air a soutenu le « British Columbia Aviation Council » et contribué à ses programmes de bourses d'études. De plus, la compagnie aérienne s'implique dans la Waterkeeper Alliance qui soutient les initiatives touchant la salubrité de l'eau.

Neuf années de suite, Harbour Air a été reconnue comme l'une des Sociétés les mieux gérées du Canada dans un programme parrainé par Deloitte Canada. En 2009, 2010 et 2011, Harbour Air a été nommé l'un des 55 meilleurs employeurs de la Colombie-Britannique et a été honoré comme meilleur employeur pour les jeunes. En 2012 l'entreprise a été reconnue comme possédant l'une des 10 cultures d'entreprise les plus admirées au Canada. En 2011, Harbour Air est récipiendaire du prix « Entreprise de l'année » de la Chambre de commerce de Victoria, et du prix « Entreprise durable de l'année » de l'Office du tourisme de l'île de Vancouver.

Sous la direction de Greg McDougall, l'entreprise a élaboré un Système de gestion de la sécurité enviable, impliquant tous les

employés. Ayant la sécurité comme priorité, depuis 1998 Harbour Air a effectué plus de 550 000 départs et arrivées de vols sans incident. Les innovations liées à la sécurité comprennent l'installation d'appareils de suivi des vols de type GPS, des dispositifs de surveillance du CO₂, des services de suivi et des directives de sécurité sur iPAD à l'intention des passagers. En 2012 Harbour Air a obtenu le Trophée Cumberbatch pour sa contribution exceptionnelle à la sécurité en vol, de la « Guild of Air Pilots and Air Navigators ». En 2014 l'entreprise a remporté le prix de l'Expérience touristique de l'année de Visa Canada présenté par l'Association de l'industrie touristique du Canada.

Greg a démontré sa conscience sociale et son solide soutien de la communauté en général, ainsi que de la communauté de l'aviation. Il est commanditaire fondateur de « BC Bike Race » et promoteur annuel du Tour de Victoria et du tour cycliste récréatif Gran Fondo. Son entreprise fournit plus de 3 000 laissez passer pour des vols gratuits chaque année à l'intention de personnes défavorisées et a été impliquée avec Hope Air dans le transport aérien de personnes gravement malades à des rendez-vous médicaux. Une initiative « Share the Fare » recueille des fonds pour la Société du cancer de la Colombie-Britannique et le Club des garçons et filles, en leur allouant un dollar de chaque billet tous les vendredis.

En tant qu'aviateur et entrepreneur, Greg McDougall a inspiré la loyauté chez son personnel en respectant ses normes exigeantes, ce qui est bien démontré par des pilotes qui sont avec Harbour Air depuis 30 ans. Reconnu internationalement comme expert en gestion d'hydravions, Greg est recherché comme consultant et il a désormais élargi la portée de l'entreprise vers des initiatives en Chine. Harbour Air a conclu un partenariat stratégique en vue d'exporter un service de navettes par hydravions vers la Chine. La compagnie Tianchen General Aviation a acquis 49 % de participation de Harbour Air Group, la première compagnie aérienne à offrir un service de transport par hydravions aux villes chinoises dans une nouvelle entreprise appelée Harbour Air China.

En 2018 en collaboration avec Kenmore Air de Seattle, Greg lançait un service de transport par hydravions entre Vancouver et Lake Union au centre-ville de Seattle. Le vol inaugural a eu lieu en mai 2018 avec un Cessna Caravan. Un facteur contributif au succès de Greg à bâtir une compagnie



In 2017, Greg McDougall rode with the Harbour Air cycling team in a 2-day Ride to Conquer Cancer, from Vancouver to Seattle. Harbour Air raised over \$80,000 in the first year of supporting the ride. / En 2017, Greg McDougall a participé avec l'équipe cycliste de Harbour Air à la course de 2 jours Cyclo-défi contre le cancer « Ride to Conquer Cancer » de Vancouver à Seattle. Harbour Air a recueilli plus de 80 000 \$ dès la première année que l'entreprise a appuyé la course. Greg est debout, cinquième de la droite.

A venerable Beaver was given new livery in the colours of Canada's flag as part of Harbour Air's celebrations for Canada's 150th Anniversary in 2017. / Un vénérable Beaver a reçu une nouvelle livrée aux couleurs du drapeau du Canada de la part de Harbour Air lors des célébrations du 150e anniversaire du Canada en 2017.



In 2013 Harbour Air started a new venture called Tantalus Air, offering charter flights on an eight-passenger Pilatus PC-12 single-engine turboprop aircraft. / En 2013 Harbour Air démarre une nouvelle entreprise appelée Tantalus Air, offrant des vols nolisés pour huit passagers dans un avion Pilatus PC-12 monomoteur à turbopropulseur.



Greg McDougall's success is seen in the growth of Harbour Air, and in the building of company morale, implementation of innovations, environmental responsibility and support of community activities. / La réussite de Greg McDougall est démontrée dans la croissance de Harbour Air, son effet sur le moral de l'entreprise, sa mise en œuvre d'innovations, sa responsabilité environnementale et son soutien des activités communautaires.

aérienne est sa croyance que, « l'échec de la planification équivaut à la planification de l'échec ». Greg Booth, chef pilote chez Harbour Air et dans l'entreprise depuis 14 ans déclare : « Greg et Harbour Air ont vraiment changé le visage de l'aviation pour les gens de la côte ouest. Cependant, Greg est bien plus qu'un pilote de brousse.

Il représente un rare mélange d'aviateur et d'entrepreneur ».

Greg McDougall et Ingrid, son épouse depuis 1980, vivent près de Squamish, Colombie-Britannique, au nord de Vancouver; ils sont parents de Stephanie qui est maintenant mariée.



C | chartright

www.chartright.com



PROVIDING RELIABLE, ACCURATE, STEADFAST AIRCRAFT MANAGEMENT, CHARTER, AND MAINTENANCE

SINCE 1987

Malivoire wine

is proud to support
Canada's Aviation
Hall of Fame



Available at the SAQ and Malivoire.com

Muskoka Aircraft Center (MAC) is an independent Transport Canada Approved Maintenance Organization (AMO #40-13) and MRO that specializes in regional aircraft maintenance and modifications. MAC is owned, managed, and staffed by a team of highly experienced aircraft maintenance professionals, and we are conveniently located at the Muskoka airport (CYQA) in Gravenhurst, Ontario.

MAC's highly experienced structural repair teams can complete any type of structural repair or modifications. Supported by our engineering firms, we can provide unique solutions for our customer's requirements

whether it is a repair outside of the manufacturer's limits or a custom modification. We will provide cost-effective solutions to meet our customers' requirements.



Muskoka Aircraft Refinishing (MAR) has been painting aircraft since 2005, offering customers complete exterior refinishing of most regional and commuter aircraft types including all Bombardier Q series, Bombardier CRJ series, the Embraer 145, Embraer 175, and the Boeing 737 series aircraft. The original 2-line, state-of-the-art downdraft paint facility is now complimented by Muskoka Aircraft Center's full capability MRO, with the hangar's capacity to accommodate of up to 5 regional aircraft simultaneously.

SERVICES:

- Heavy Maintenance
- Structural Repair & Modifications
- Avionics Support
- Non-Destructive Testing
- Components Overhaul & Repair
- Paint & Refinishing



AIRCRAFT TYPES SUPPORTED:

- Bombardier DHC-8-100/200/300 Series
- Bombardier DHC-8-400 Series
- Bombardier (Canadair) CRJ 100/200 Series
- Bombardier (Canadair) CRJ 700 Series
- Bombardier (Canadair) CRJ 900 Series
- Bombardier (Canadair) CRJ 1000 Series
- Embraer 145
- Embraer 175
- Boeing 737 Series

See our website at www.muskokaaircraft.com for our full capability listing.

At Muskoka Aircraft Center, we offer our customers with cost-effective maintenance solutions delivered by our highly-qualified personnel in a quality-driven environment.

WILLIAM PHILIP PARIS, C.M.

As a fighter pilot in the Royal Canadian Air Force, attached to the Royal Air Force, William Paris distinguished himself flying Spitfires in the North African Campaign. Post-war, for several decades he was a leading figure in civilian pilot training and in management of the Royal Canadian Flying Clubs Association.



William Philip Paris
(1919 - 2010)

Born in Toronto, Ontario, on July 23, 1919, to parents William and Caroline, William Philip "Bill" Paris attended Weston High and Vocational School. After graduation he worked as a bank teller and in 1940, following the outbreak of the Second World War, Bill signed up with the Royal Canadian Corps of Signals in the military reserve and attained the rank of sergeant. In 1941 he transferred to the Royal Canadian Air Force and took pilot training at No. 10 Elementary Flying Training School at Hamilton, Ontario, where he took his first flight on August 21, 1941, in a Fleet Finch biplane. This was followed by further training at No. 1 Service Flying Training School at Camp Borden, Ontario, where trainees flew Harvard and Yale aircraft. Bill earned his wings and graduated as a sergeant pilot in January, 1942.

Bill's next assignment was a posting to a Flight Training School in England. After arriving at Bournemouth, he joined No. 17 Advanced Flying Unit at Watton in Norfolk. On May 23, 1942, he reported to No. 53 Operational Training Unit in Llandow, Wales, where he made his first flight in a Spitfire. Upon completion of Spitfire training on July 18 that year, his assessment recognized him as an "above average pilot."

In July 1942, Bill reported to 122 Squadron of the Royal Air Force at Hornchurch, Kent, and on July 26, he flew his first operational flight as a fighter pilot. Transferred on September 5 to 242 RAF

Squadron in Digby, Bill flew the Spitfire type VC, which had a huge air filter built to withstand large concentrations of sand in the air, mounted beneath the belly of the aircraft. On September 25, he was transferred to 152 Hyderabad Squadron A in South Wales, and on October 23, 1942, he was one of 30 squadron pilots who set sail for a destination not known to them, in a convoy of 20 merchant ships with armed escorts of sloops, destroyers, cruisers and an aircraft carrier.

In November, the ship landed in Gibraltar as part of Operation Torch, the Allied invasion of North Africa, and Bill began flying Spitfires equipped with long range fuel tanks, which added 600 pounds to the aircraft and changed its flight characteristics. Combat action followed for 152 Squadron on November 25 over Tunis in North Africa at 15,000 feet against enemy bombers and fighters. Two of the squadron's Spitfires were destroyed and Bill scored his first success in damaging a Messerschmitt Me109. Heavy aerial fighting followed in the ensuing days. On one occasion Bill scored his first victory, shooting down an enemy Stuka dive bomber. The next day one of his guns jammed while attacking an Me109 and he successfully outflew a pursuing Me109 in a chase that reached close to 400 miles per hour just above ground level.

A few days later, Bill's Spitfire was seriously damaged by enemy fire, causing control problems; the aircraft would maintain level flight only by flying at 160 miles per hour, at which speed Bill successfully managed to land. Regular combat flights continued for 152 Squadron and in mid-January 1943 it was re-equipped with new aircraft. Air-to-air and air-to-ground operations

continued along with escorting bomber runs in Algeria and Tunisia in the North African Campaign. Bill was flying up to four operational flights per day. In March 1943, he was promoted to pilot officer and 152 Squadron was converted to a Spitfire bomber squadron, with the aircraft modified to carry two 250-pound bombs.

Bill flew operational missions with the converted Spitfire and on May 3 reported to 144 Maintenance Unit Headquarters at Maison Blanche airport to test fly rebuilt fighter aircraft for return to service in North Africa. In October he was promoted to flying officer and posted to Sicily. In April 1944, Flying Officer Paris returned



After distinguished military service as an RCAF wartime fighter pilot, Bill Paris was associated with the Royal Canadian Flying Clubs Association for 30 years. / Après avoir complété un service militaire exemplaire comme pilote de chasse de l'ARC en temps de guerre, Bill Paris a été associé à la Royal Canadian Flying Clubs Association pendant 30 ans.

to Canada as a seasoned combat pilot and was posted to No. 13 Elementary Flying Training School at St. Eugene, Ontario, to train navy pilots. Of the 30 pilots from 152 Squadron who had sailed from England, only Bill and two others successfully survived the war. The other 27 had been shot down, killed in action or taken prisoner. On April 1945, Bill was discharged from the air force with the rank of flight lieutenant.

A second phase in Bill's aviation career began in 1946. From then until 1952, while working with his father in the contracting business, Bill was a part-time instructor with the Toronto Flying Club, training civil and military reserve pilots. From 1952-1955 he served as general manager for the London Flying Club in London, Ontario.

Prior to the Second World War, clubs of the Canadian Flying Clubs Association (CFCA) were instrumental in training pilots. During the war, the clubs of the CFCA were involved in pilot training for the British Commonwealth Air Training Plan, and in 1945 the CFCA became the Royal Canadian Flying Clubs Association (RCFCA) and civilian pilot training resumed after not being permitted during the war years.

From 1955-1984 Bill Paris gave 30 years of service to the RCFCA, starting as secretary general manager, then executive director and ultimately as president. His responsibilities included promotion of all aspects of flight training, including upgrading of Canadian training standards and pilot licensing policies. A special undertaking with which he was involved for several months was as Head Technical Advisor for the Great London to Victoria Air Race in 1971. The race saw 78 single and twin-engine aircraft fly across the Atlantic, 5,851 miles from London, England, to Victoria, British Columbia, in the centennial celebrations of British Columbia's entry into Confederation.

Bill Paris became a founding director of the National Air Museum Society (NAMS) when it was established in 1978, joining the society while he was with the RCFCA. Bill served as president of NAMS for five years and remained on the board until his 90th birthday, when he was made an Honorary Director for Life. NAMS ultimately led to



Bill Paris as a young airman is seen with his first wife, Jacqueline, who died in 1944. / Bill Paris, jeune aviateur avec sa première épouse, Jacqueline, décédée en 1970.



Pilot trainees of Camp Borden are seen with a Harvard in the background. It was at No. 1 SFTS there, where Bill Paris graduated as a sergeant pilot in January, 1942. / Élèves pilotes au Camp Borden vus ici avec un Harvard en arrière-plan. C'est à l'école de pilotage militaire n° 1 que Bill Paris a décroché son brevet de sergent pilote en janvier 1942.



The Certificate of Proficiency from the Fédération Aéronautique Internationale earned by William Philip Paris as a Private and Commercial Pilot. / Certificat de compétence de la Fédération Aéronautique Internationale décerné à William Philip Paris comme pilote privé et commercial.



Bill Paris is seen at right, while boating with his nephew of the same name, another Bill Paris, in August 2006 at Clear Lake, Ontario. / Bill Paris, sur la droite, pendant une sortie en bateau avec son neveu qui porte le même nom, un autre Bill Paris, en août 2006 à Clear Lake, Ontario.



Spitfire aircraft of the Royal Air Force based at Gibraltar, where Bill Paris landed in November 1942 to begin flying in Operation Torch, the Allied invasion of North Africa. / Avions Spitfire de la Royal Air Force basés à Gibraltar, où Bill Paris a débarqué en novembre 1942 pour débuter comme pilote dans le cadre de l'opération Torch, l'Invasion alliée de l'Afrique du Nord.

A Junkers "Stuka" dive bomber, the first type of German aircraft shot down by Bill Paris in aerial combat, while serving with 152 RAF Squadron. / Un bombardier en piqué Junkers « Stuka », le premier type d'avion allemand que Bill Paris a abattu en combat aérien, pendant son service dans l'Escadrille 152 de la RAF.



The 144 Maintenance Unit Headquarters at Maison Blanche airport where Bill Paris reported in 1943 to test fly rebuilt fighter aircraft for return to service in North Africa. / Le Quartier général de l'Unité d'entretien 144 à l'aéroport Maison Blanche où Bill Paris s'est rapporté en 1943 pour effectuer des vols d'essai sur les avions de chasse modifiés qui devaient retourner en service en Afrique du Nord.

the establishment of the Canada Aviation and Space Museum in Ottawa.

Robert Bradford, former curator of the National Aviation Museum in Ottawa (now known as the Canada Aviation and Space Museum), who was inducted as a Member of Canada's Aviation Hall of Fame in 1996, remembers Bill Paris well and has stated, “I quickly learned of the aviation achievements of this humble and quiet man, who spoke with authority on all matters of aviation in Canada.”

In 1996 Bill Paris wrote and published a memoir, *Of Sun-Split Clouds and a Hundred Things!*, for family members. In the last paragraph of the memoir, he stated, “If I were to be asked to identify a single factor that, by itself, shaped my adult life, I would have to answer, ‘the onset of World War 2.’ It is my conviction that the knowledge and experience gained by accepting an active role in that dreadful upheaval qualified me for my successful post-war civil aviation career that occupied many contented years.”

In 1989 William Paris was installed as a Member of the Order of Canada. His contribution to aviation was stated in his citation: “His life has been dedicated to supporting the cause of aviation in Canada, particularly as President of the Royal Canadian Flying Clubs Association and he influenced countless airline, bush, military, general aviation and recreational pilots who have helped to identify Canada as one of the foremost providers of skilled, professional aircrew in the world.”

In June 1944, Bill married Jacqueline Cole in Toronto and the couple had one child, Barbara, born in 1951. After Jacqueline died of cancer in 1970, Bill married Joan Weedon-Reed in 1971, who died in 2012 and was predeceased by Bill, who died in Ottawa on June 17, 2010. For 70 years, William Philip Paris served aviation as a wartime fighter pilot, flying instructor, flying club builder, organization manager, director and museum builder, leaving a lasting imprint in Canadian aviation heritage.



WILLIAM PHILIP PARIS, C.M.

Pilote de chasse dans l'Aviation royale canadienne, rattaché à la Royal Air Force, William Paris s'est distingué aux commandes de Spitfires lors de la campagne nord-africaine. Après la guerre et pendant plusieurs décennies, il était une figure dominante de la formation des pilotes civils et a offert une contribution exceptionnelle à la Royal Canadian Flying Clubs Association.



William Philip Paris
(1919 - 2010)

Né à Toronto, Ontario, le 23 juillet 1919, fils de William et Caroline, William Philip « Bill » Paris a fréquenté l'établissement d'enseignement professionnel Weston High. Après sa graduation, il a travaillé comme caissier de banque et en 1940, lors du déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, Bill s'est porté volontaire dans la réserve militaire du Corps royal des transmissions de l'Armée canadienne, où il a atteint le grade de sergent. En 1941 il est transféré dans l'Aviation royale canadienne et prend une formation de pilote à l'École de pilotage élémentaire n° 10 de Hamilton, Ontario, où il effectue son premier vol le 21 août 1941 dans un biplan Fleet Finch. Il obtient ensuite une formation complémentaire à l'École de pilotage militaire n° 1 du Camp Borden en Ontario, où les stagiaires pilotent des avions Harvard et Yale. Bill décroche son brevet de sergent pilote en janvier 1942.

Bill est alors affecté à la Flight Training School en Angleterre. Après son arrivée à Bournemouth, il rejoint l'Advanced Flying Unit n° 17 à Watton dans le Norfolk. Le 23 mai 1942, il se rapporte à l'Unité d'entraînement opérationnel n° 53 à Llandow, Wales, où il effectue son premier vol dans un Spitfire. Une fois sa formation complétée sur le Spitfire, le 18 juillet de la même année, son évaluation indique qu'il est un « pilote supérieur à la moyenne ».

Bill se rapporte alors à l'Escadrille 122 de la Royal Air Force à Hornchurch dans

le Kent, et le 26 juillet 1942, il effectue son premier vol opérationnel en tant que pilote de chasse. Muté le 5 septembre à l'Escadrille 242 de la RAF à Digby, Bill prend les commandes d'un Spitfire de type VC, équipé d'un énorme filtre à air apte à résister aux importantes concentrations de sable dans l'air, monté sous l'aéronef. Le 25 septembre, il est muté à l'Escadrille 152 Hyderabad A dans le South Wales, et le 23 octobre 1942, il est l'un des 30 pilotes d'escadrille embarqués vers une destination qui leur est inconnue, dans un convoi de 20 navires marchands avec des escortes armées de sloops, destroyers, croiseurs et un porte-avions.

En novembre, le navire accoste à Gibraltar dans le cadre de l'opération Torch, l'Invasion Alliée de l'Afrique du Nord et Bill prend les commandes de Spitfires équipés d'un réservoir de carburant longue portée, qui ajoute 600 livres à l'avion et modifie ses caractéristiques de vol. Des situations de combat pour l'Escadrille 152 surviennent le 25 novembre au-dessus de Tunis, à 15 000 pieds d'altitude contre des bombardiers et des avions de chasse ennemis. Deux des Spitfires de l'escadrille sont détruits et Bill remporte son premier succès en endommageant un Messerschmitt Me109. D'importants combats aériens ont lieu au cours des jours suivants. Lors d'une sortie, Bill obtient sa première victoire, en abattant un bombardier en piqué Stuka. Le jour suivant une de ses mitrailleuses s'enraye pendant qu'il attaque un Me109 et il réussit à échapper à un autre Me109 qui le poursuit, dans une chasse à près de 400 milles à l'heure juste au-dessus du sol.

Quelques jours plus tard le Spitfire de Bill est sérieusement endommagé par les tirs ennemis, lui causant des problèmes de

commande, l'avion maintient son niveau de vol seulement en réduisant sa vitesse à 160 milles à l'heure, grâce à laquelle Bill réussit à atterrir. Les vols de combat réguliers se poursuivent et à la mi-janvier 1943 l'Escadrille 152 est rééquipée de nouveaux avions. Les opérations air-air et air-sol continuent parallèlement à des vols d'escorte pour des bombardiers en Algérie et en Tunisie pendant la campagne nord-africaine. Bill effectue jusqu'à quatre vols opérationnels par jour. En mars 1943, il est promu sous-lieutenant d'aviation et l'Escadrille 152 est convertie en une escadrille de bombardiers Spitfires, et les

Citation d'intronisation, 2019

Photos de la collection Paris et de l'internet



In addition to serving as a wartime pilot and manager with the Royal Canadian Flying Clubs Association, Bill Paris was involved in the establishment of a national Canadian aviation museum. / En plus d'avoir servi comme pilote en temps de guerre et comme gestionnaire à la Royal Canadian Flying Clubs Association, Bill Paris s'est impliqué dans la création d'un musée national de l'aviation canadienne.



With the war over, the March 1946 edition of Flying magazine carried a story that clubs of the Royal Canadian Flying Clubs Association could again offer civilian pilot training, ending the ban on private flying in Canada from September 1939 until August 1945. / Après la fin de la guerre, l'édition de mars 1946 de la revue Flying rapportait dans un article que la Royal Canadian Flying Clubs Association pouvait de nouveau offrir la formation de pilote civil, ce qui mit fin à l'interdiction de former des pilotes privés au Canada qui dura de septembre 1939 à août 1945.

A route map of the London-Victoria Air Race of 1971, which Bill Paris served with Information Canada as Technical Advisor for the race, over a period of seven months. / Trajet du vol de la course d'avions de Londres à Victoria en 1971, pour laquelle Bill Paris a agi, avec Information Canada, comme conseiller technique pendant une période de sept mois.

The crest of the Royal Canadian Flying Clubs Association, with which Bill Paris was associated for 30 years. / L'écusson de la Royal Canadian Flying Clubs Association, avec laquelle Bill Paris a été associé pendant 30 ans.

The September 1971 edition of the RCFCA Bulletin welcomed Bill Paris back to his post as Secretary-General following his service for the London-Victoria Air Race. / L'édition de septembre 1971 du Bulletin de la RCFCA salue le retour de Bill Paris à son poste de Secrétaire général suite aux services qu'il a consacrés à la course d'avions de Londres à Victoria.



This de Havilland Tiger Moth of the Bomber Command Museum of Canada is the type of aircraft flown post-war for pilot training with member clubs of the RCFCA. / Le de Havilland Tiger Moth du Bomber Command Museum of Canada est le type d'avion utilisé après la guerre pour la formation des pilotes membres des clubs de la RCFCA.

appareils sont modifiés pour transporter des bombes de 250 livres.

Bill effectue des missions opérationnelles avec le Spitfire converti et le 3 mai il se rapporte au Quartier général de l'Unité d'entretien 144 à l'aéroport Maison Blanche afin d'effectuer des vols d'essai sur les avions de chasse modifiés qui doivent retourner en service en Afrique du Nord. En octobre il est promu Officier d'aviation et affecté en Sicile. En avril 1944, l'Officier d'aviation Paris retourne au Canada comme pilote chevronné et est affecté à l'École de pilotage élémentaire n° 13 à St. Eugene en Ontario où il entraîne des pilotes de la marine. Parmi les 30 pilotes de l'Escadrille 152 qui s'étaient embarqués depuis l'Angleterre, seuls Bill et deux autres ont survécu à la guerre. Les 27 autres pilotes ont été abattus, tués au combat ou faits prisonniers. En avril 1945, Bill est libéré des forces aériennes avec le grade de Lieutenant d'aviation.

Une deuxième phase de la carrière de Bill en aviation débute en 1946. Jusqu'en 1952, alors qu'il travaille avec son père sur des contrats commerciaux, Bill devient instructeur à temps partiel au Toronto Flying Club, où il entraîne des pilotes civils et de la réserve militaire. De 1952 à 1955 il est Directeur général du London Flying Club à London, Ontario.

Avant la Deuxième Guerre mondiale, les clubs de la Canadian Flying Clubs Association (CFCA) occupaient une place importante dans la formation des pilotes. Pendant la guerre, les clubs de la CFCA se sont impliqués dans la formation des pilotes pour le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, et en 1945 la CFCA devient la Royal Canadian Flying Clubs Association (RCFCA) et la formation des pilotes civils reprend après avoir été interdite pendant les années de guerre.

De 1955 à 1984 Bill Paris consacre 30 ans de service à la RCFCA, où il a débuté comme Secrétaire et Directeur général, puis Directeur exécutif et finalement comme Président. Ses responsabilités comprennent la promotion de tous les aspects de la formation au pilotage, y compris l'amélioration des normes canadiennes de formation et des politiques des brevets de pilote. Dans le cadre d'un projet spécial

dans lequel il a été impliqué pendant plusieurs mois, il agit comme Principal conseiller technique dans la course d'avions de Londres à Victoria en 1971. La course comporte 78 avions mono et bimoteur qui survolent l'Atlantique, 5 851 milles de Londres, Angleterre à Victoria, Colombie-Britannique, pour célébrer le centenaire de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération.

Bill Paris est un Directeur fondateur de la National Air Museum Society (NAMS) lorsque celle-ci est créée en 1978, pendant qu'il était au service de la RCFCA. Bill a occupé le poste de Président de la NAMS pendant cinq ans et est demeuré au Conseil d'administration jusqu'à son 90^e anniversaire, lorsqu'il est nommé Directeur honoraire à vie. La NAMS a éventuellement mené à l'établissement du Musée de l'aviation du Canada à Ottawa.

Robert Bradford, ancien curateur du Musée de l'aviation du Canada à Ottawa (maintenant connu sous le nom de Musée de l'aviation et de l'espace du Canada), et qui a été intronisé comme Membre du Panthéon de l'Aviation du Canada en 1996, se souvient bien de Bill Paris et a déclaré, « J'ai rapidement appris les réalisations en aviation de cet homme humble et discret, qui parlait avec autorité sur toutes les questions relatives à l'aviation au Canada, ».

En 1996 Bill Paris a écrit et publié un mémoire intitulé *Of Sun-Split Clouds and a Hundred Things!* à l'intention des membres de sa famille. Dans le dernier paragraphe du mémoire, il déclare, « Si on me demandait d'identifier un seul facteur qui, par lui-même, a façonné ma vie d'adulte, je devrais répondre, 'le début de la Deuxième Guerre mondiale'. Je suis convaincu que les connaissances et l'expérience qui j'ai acquises en acceptant un rôle actif dans cette horrible tourmente m'ont qualifié pour une carrière remplie de succès dans l'aviation civil après la guerre qui a comblé plusieurs années de grande satisfaction. »

En 1989 William Paris est investi Membre de l'Ordre du Canada. Sa contribution à l'aviation a été décrite dans une citation à son sujet : « Il a consacré sa vie au soutien de la cause de l'aviation au Canada, particulièrement en tant que Président



Bill Paris and his second wife, Joan, whom he married in 1971, enjoying a boat ride in 2006 at Clear Lake, Ontario, in the Kawartha Lakes region. / Bill Paris et Joan, sa seconde épouse depuis 1971, lors d'une sortie en bateau en 2006 à Clear Lake, Ontario, dans la région des lacs Kawartha.

In 2002, in Ottawa, John Manley at left, then deputy Prime Minister of Canada, presented Bill Paris with the Queen Elizabeth Jubilee Medal. / En 2002, à Ottawa, John Manley à gauche, alors Vice-premier ministre du Canada, remet à Bill Paris la Médaille du jubilé de sa Majesté la Reine Elizabeth.



de la Royal Canadian Flying Clubs Association, et il a influencé un nombre incalculable de pilotes d'avions de ligne, de brousse et militaires, de l'aviation en général et de loisir qui ont aidé à identifier le Canada comme un des principaux bassins d'équipages aériens compétents et professionnels dans le monde. »

En juin 1944, Bill épousait Jacqueline Cole à Toronto et le couple a eu une fille, Barbara, née en 1951. Après le décès de Jacqueline d'un cancer en 1970, Bill a épousé Joan Weedon-Reed en 1971, qui est décédée en 2012, après Bill, mort à Ottawa le 17 juin 2010. Pendant 70 ans, William Philip Paris a servi l'aviation, comme pilote de chasse en temps de guerre, instructeur de vol, bâtisseur de clubs de vol, gestionnaire d'organisation, directeur et bâtisseur de musée, laissant une marque durable dans l'héritage de l'aviation canadienne.



The Order of Canada medal presented to Bill Paris in 1989 is seen at far left, with his wartime service medals and other awards. / La médaille de l'Ordre du Canada remise à Bill Paris en 1989 se trouve à l'extrême gauche avec ses médailles pour service rendu en temps de guerre et autres distinctions.



On September 27, 1971 in Victoria, Bill Paris, at left, was awarded the Paul Tissandier Diploma from the Fédération Aéronautique Internationale (FAI) for his organizational work with the London to Victoria Air Race. The diploma is given for contributions to aviation and is named for Paul Tissandier, who was Treasurer of the FAI from its foundation in 1919 and served as Secretary General until 1945. / Le 27 septembre 1971 à Victoria, Bill Paris, à gauche, recevait le Diplôme Paul Tissandier de la Fédération aéronautique internationale (FAI) pour son travail d'organisation dans la course d'avions de Londres à Victoria. Ce diplôme récompense les contributions à l'aviation et porte le nom de Paul Tissandier, Trésorier de la FAI depuis sa fondation en 1919 et qui en a été le Secrétaire général jusqu'en 1945.



Edmonton International Airport
is proud to support Canada's
Aviation Hall of Fame.

Congratulations to the 2019 inductees.

L'aéroport International D'edmonton
est fier d'appuyer le Panthéon de
l'Aviation du Canada.

Félicitations aux personnes intronisées en 2019.



flyeia.com

NORTHERN LIGHTS AERO FOUNDATION

*Join us for an exciting evening in celebration of the outstanding achievements
of Canadian women in aviation and aerospace at our*

11th Annual "Elsie" Awards Gala

Saturday, September 28, 2019

**Sheraton Parkway Hotel & Suites Conference Centre
600 Hwy. 7 East, Richmond Hill, Ontario**

Further information coming soon. Visit: www.northernlightsaerofoundation.com

[Facebook.com/NLAF09](https://www.facebook.com/NLAF09) | [Twitter.com/NLAF09](https://twitter.com/NLAF09) | [Instagram.com/NLAF09](https://www.instagram.com/NLAF09)

FLY CONFIDENTLY. VOLER AVEC CONFIANCE.



Exceptional standards for safety, security and privacy have made Skyservice a trusted leader in business aviation.

Des normes exceptionnelles de sécurité, de sûreté et de confidentialité ont fait de Skyservice un chef de file de confiance dans l'aviation d'affaires.



skyservice.com 1-888-759-7591

TORONTO / MONTRÉAL / CALGARY / OTTAWA

AIRCRAFT MANAGEMENT / AIRCRAFT CHARTER / AIRCRAFT MAINTENANCE / FBO / AIRCRAFT SALES & BROKERAGE

GESTION D'AVIONS / NOLISEMENT D'AVIONS / MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE / TERMINAUX D'AFFAIRES / VENTES ET COURTADE D'AVIONS

Skyservice is proud to be a sponsor of Canada's Aviation Hall of Fame.

Skyservice est fière de parrainer le Panthéon de l'aviation du Canada.

© 2019 Skyservice – All Rights Reserved. TM Skyservice wordmark is a registered trademark of Skyservice Investments Inc. used under license by Skyservice Business Aviation Inc.
© 2019 Skyservice – Tous droits réservés ^{MC} La signature Skyservice est une marque déposée de Les Investissements Skyservice Inc. utilisée sous licence par Skyservice Aviation d'affaires inc.

Congratulations to the 2019 inductees to Canada's Aviation Hall of Fame.

Proud sponsors of the 46th Annual Induction Dinner and Ceremonies.

Seneca

Congratulations to the 2019 Inductees into
Canada's Aviation Hall of Fame

DAVID CHARLES FAIRBANKS

JOHN PETER HOLDING

BARRY PAUL LAPOINTE

JAMES MCGREGOR "GREG" MCDOUGALL

WILLIAM PHILIP PARIS

Air Cargo | Aircraft Maintenance Services
www.maei.ca



SUPPORTERS OF CANADA'S AVIATION HALL OF FAME

PATRONS DU PANTHÉON DE L'AVIATION DU CANADA

Canada's Aviation Hall of Fame extends grateful thanks to the following companies and individuals for their generous support.

Le Panthéon de l'Aviation du Canada remercie sincèrement les compagnies et les individus suivants de leur générosité.

Major Donors / Principaux donateurs

PLATINUM



VANCOUVER
INTERNATIONAL
AIRPORT

PLATINUM

AIRBUS

GOLD



SILVER



BRONZE:



Pratt & Whitney Canada
A United Technologies Company



skyservice™

Donations In Kind / Dons en nature

Wings Magazine – Media Partner

WestJet Airlines Ltd. – Travel Considerations

SKIES Magazine – Media Partner

Bombardier Inc. - Use of Facility

Camrose Booster – Publications Support

Malivoire Wine Company - Table Wine

Premium Table Sponsors / Commanditaires de la table premium

Airbus Canada

General Electric Aviation

Nordic Aviation Capital

Bell

M. Graff

Polytechnique Montréal

Bombardier Inc.

Innotech-Execaire Aviation Group

Porter Airlines Inc.

Canadian Aviation Electronics Inc.

Jeanniot Foundation

Pratt & Whitney Canada

Canadian Business Aviation Association

KF Aerospace

Royal Bank of Canada

Chorus Aviation Inc.

Marinvent Corporation

SkyService Business Aviation Inc.

Conair Group Inc.

J.A. Morrison & Associates

Vancouver Airport Authority

Table Sponsors / Commanditaires des tables

Air Transportation Association of Canada

Harbour Air Group

Flight Safety International

NAV Canada

World Wide Aircraft Ferrying

Other Donors / Autres donateurs

Canada's Aviation Hall of Fame wishes to express sincere appreciation to all attending our annual induction dinner and ceremonies, with special thanks to those who have supported the Hall with donations during the past year.

Le Panthéon de l'Aviation du Canada tient à exprimer ses sincères remerciements à tous les participants du gala annuel d'intronisation, avec des remerciements particuliers à ceux qui ont soutenu le Panthéon avec des dons au cours de l'année.

F. Baistrocchi

W. Green

J. Latta

J. McBride

R. L. Munroe

R. Burrows

R. Gunn

D. & C. Lowery

J. McIntyre

J. Perrin

D. Carty

G. Haddon

P. & M. Manson

D. McLean

R. Porter

B. Cavadias

M. Hitchins Baker

D. May

G. McNulty

D. Powell

C. Cawsey

J. Holding

D. & K. May

G. Miller

M. Ramsbottom

C. Crichton

Jeanniot Foundation

D. G. Laidlaw

J. Minard

D. Richmond

W. Davidson

Canada's Aviation Hall of Fame

J. Mitchell

S. Russell

A. Davis

E. & Saulou

D. Dempsey

D. Seibt

B. Fowler

C. Simpson

K. Fox

K. Simunkovic

W. & M. L. Fraser



Panthéon de l'Aviation du Canada

PO Box 6090, Wetaskiwin, Alberta Canada T9A 2E8

Tel. 780-312-2084 www.cahf.ca

Located at the Reynolds-Alberta Museum, 2 km west of Wetaskiwin on Highway 13



It seems like everyone is in “the cloud” these days.
It’s powerful, flexible, accessible everywhere.
We get this, because we’ve been networking among real clouds for years.
We are seasoned professionals who buy and sell business aircraft across the globe.
So wherever your aircraft happens to be, Jetcraft will connect you.

AIRCRAFT SALES, LISTINGS,
ACQUISITIONS, TRADES
& OWNERSHIP STRATEGIES

*Congratulations to all of tonight’s inductees and
thank you for your outstanding contributions in aviation.*

JETCRAFT.COM
sales@jetcraft.com +1 844 992 7238

NAC Nordic Aviation Capital

NAC is the global leader in regional aircraft leasing.

With over four hundred aircraft in our portfolio, the company provides aircraft leasing and lease management services to airlines and aircraft investors from five locations worldwide.

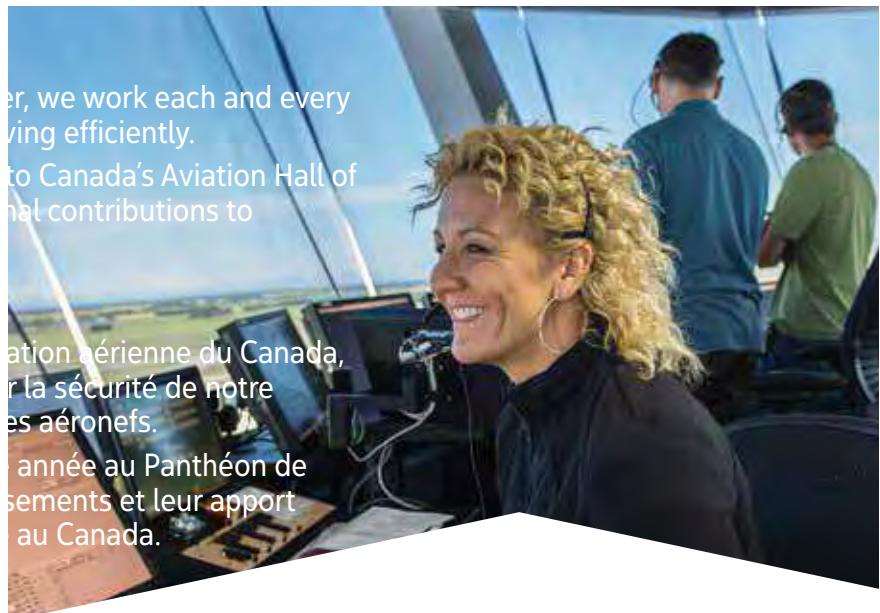
Ireland | Canada | Denmark | Singapore | USA

Suite 4010, 3080 Yonge Street
Toronto, Ontario
416-412-3831

Leaders of today,
Building aviation for tomorrow.



Congratulations to the 2019 Canada's Aviation Hall of Fame Inductees!



Serving a world in motion
Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca



Canada's Premier Business Aviation Event

Join us and our **Diamond Sponsor, Sunwest Aviation**, for targeted educational sessions, networking events, exhibits and Canada's largest static display of private and corporate aircraft.

Visit cbaa-acaa.ca for more information

Calgary, Alberta • CBAA•ACAA

The Canadian Business Aviation Association congratulates the **Canada's Aviation Hall of Fame 2019 inductees:**

David Charles Fairbanks, DFC

John Peter Holding, P.Eng.

Barry Paul Lapointe, O.B.C.

James McGregor "Greg" McDougall

and

William Philip "Bill" Paris, C.M.

ACKNOWLEDGEMENTS | REMERCIEMENTS

Canada's Aviation Hall of Fame
thanks all who contributed
to make this a memorable evening

Le Panthéon de l'Aviation du Canada
remercie tous ceux qui ont contribué pour
assurer la réussite de cette soirée

Dinner Program Book Programme de la soirée

John Chalmers
Researcher/Writer/Editor

Diane Bouchard
French Translation

Janice Oppen
Graphic Design and Layout

Camrose Booster
Production

Dinner Committee Comité du dîner

Tom Appleton, Chairman
Frank Baistrocchi, Co-Chairman
With Members of the CAHF Board
and Operations Committee
as listed below

Canada's Aviation Hall of Fame



Panthéon de l'Aviation du Canada

Videos / Vidéos

John Chalmers
Writer/Director/Narrator

Jason Ludwig, Editor
Studio Post

Video of Ceremonies Vidéo des cérémonies

The Aileron Group

Photographer / Photographes

Rick Radell

Every effort has been made to ensure accuracy. Our apologies for any errors or omissions. Special thanks for assistance with research and arrangements go to: / Tout effort à été fait d'assurer l'exactitude. Veuillez accepter nos regrets pour tous oubli. Merci à: Tom Appleton, Johnathan Croyle, Sandy Dawson, Blain Fowler, Hugh Halliday, John Holding, Samantha Kent, Barry Lapointe, Greg McDougall, Jamie McIntyre, Tracy Medve, Larry Milberry, Paula Quinn, Meredith Moll, Elaine Pallister, Katie Papoutsis, Bill Paris, Jan Paris, Tracey Paris, David Winn and all who nominated, seconded and supported nominations of those honoured in 2019.

If you would like to do something significant to support Canada's Aviation Hall of Fame, but find that current commitments limit the amount you can give at the moment, please consider a bequest. A bequest is the perfect vehicle for making a major contribution to the future of the Hall of Fame. Information on Canada's Aviation Hall of Fame's Bequest Program is available from the Hall of Fame's office. All inquiries are held in strictest confidence. Tax receipts are given.

Si vous désirez faire quelque chose pour assister le Panthéon, mais que les présentes circonstances vous limitent, veuillez, s'il vous plaît, considérer un legs. Un legs serait une façon de faire une contribution significative au futur du Panthéon. Pour plus d'information concernant ce programme de legs, contactez le bureau du Panthéon. Toutes requêtes sont à titre confidentiel.

CANADA'S AVIATION HALL OF FAME BOARD OF DIRECTORS CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PANTHÉON DE L'AVIATION DU CANADA

National Board Conseil national

Rod Sheridan, Chairman
Chris Cooper-Slipper, Vice-chairman
Robert Payne, Secretary
Michael Bannock, Treasurer
Bruce Aubin
Gordon Berturelli
Denis Chagnon
Rick Flynn
Jim McBride
Anna Pangrazzi
Craig Richmond
David Wright

Honorary Directors Directeurs honoraires

Laurent Beaudoin
Bill Carr
Chris Hadfield
Paul Manson
Jamie McIntyre
Max Ward

Patron Patronne vice-royale

Her Excellency the Right Honourable Julie Payette,
Governor General of Canada
Son Excellence la très honorable Julie Payette,
Gouverneure générale du Canada

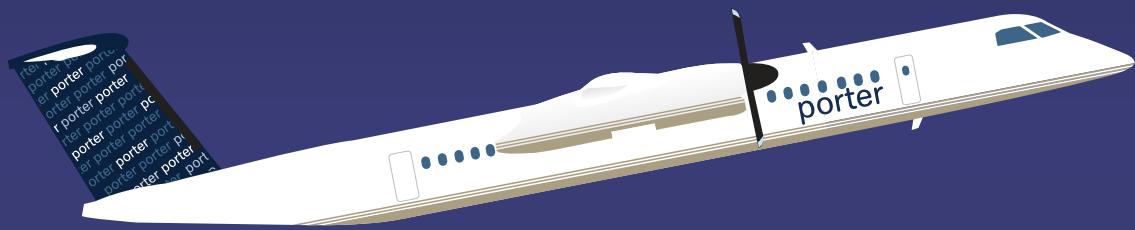
Operations Committee Comité d'opérations

David Wright, Chairman
Blain Fowler, Vice-chairman
John Chalmers
Aja Davis
Denny May
Margaret May
Mary Oswald
Robert Porter
Katherine Simunkovic
Noel Ratch (Ex-officio)

Administration

Executive Director - Robert Porter
Curator - Aja Davis
Collections Manager - Katherine Simunkovic

Porter Airlines
congratulates the newest
inductees into Canada's
Aviation Hall of Fame.



Thank you Bombardier for your generous
hosting of this evening's event. You make
terrific airplanes too!



KF Aerospace founder & CEO

Barry Lapointe

is honoured to become a member of
Canada's Aviation Hall of Fame



With over 1,000 staff and nearly 50 years of expertise, **KF Aerospace** is proud to deliver innovative aircraft solutions for corporate, commercial and military customers worldwide.

- MAINTENANCE + MODIFICATIONS
- AIR CARGO ► LEASING
- MILITARY AIRCREW TRAINING

We're all about **the craft.**

KFAero.ca

CONNECTING BC PROUDLY TO THE WORLD

Congratulations to Canada's Aviation Hall of Fame 2019 inductees. Your contribution has led the way for Canadian aviation to shine on the world stage.



56 airlines serve YVR, connecting people and businesses to 125 non-stop destinations worldwide.

yvr.ca