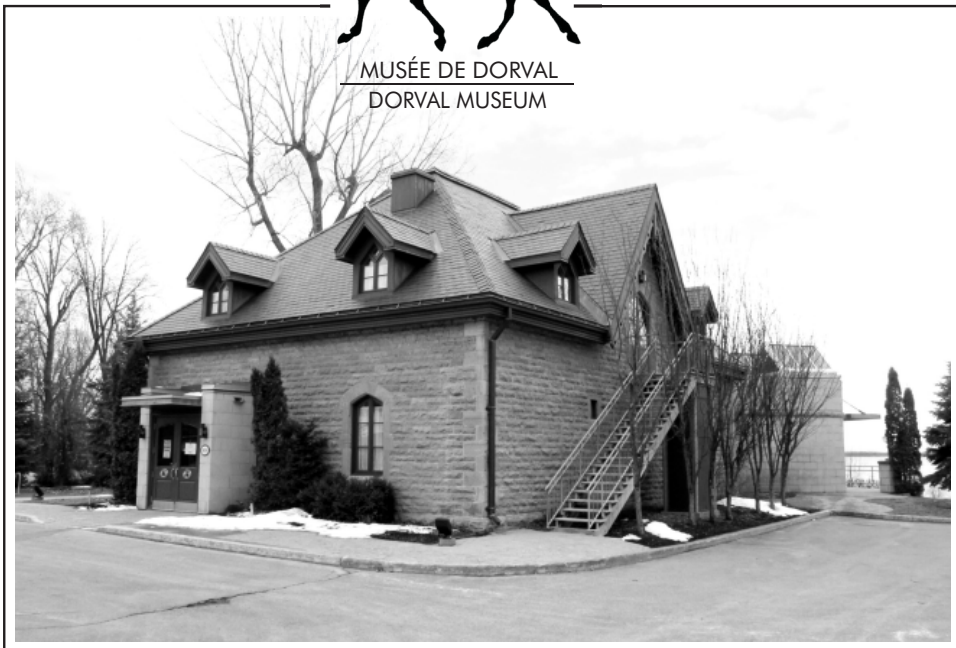


MUSÉE DE DORVAL
DORVAL MUSEUM



1850, chemin du Bord-du-Lac, Dorval

**Ouvert du jeudi au dimanche
13 h - 16 h 30 h**

**Open Thursday to Sunday
1 p.m. to 4:30 p.m.**

Entrée libre - Free admission

Nous cherchons toujours des bénévoles pour se joindre à l'équipe.
We are always looking for new volunteers to join the existing team.



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL 1984  2019 DORVAL HISTORICAL SOCIETY



M. R. CUTTELL - M. HEIM - J. DAIGLE - J.-L. ROUSSE - M.-H. BLANCHARD
P. B. YEOMANS - G. RACINE - E. ROULEAU - E. BENATTAR

Héritage 2019

Volume 30



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY

La Société historique de Dorval, fondée en 1984, croit que l'histoire de Dorval a de l'importance pour ses citoyens et devrait être étudiée et conservée.

La Société est un organisme sans but lucratif ouvert à quiconque intéressé à l'histoire de Dorval.

La Société est appuyée par le Service des loisirs et de la culture de la cité de Dorval. La Société travaille en collaboration avec le Musée de Dorval.



The Dorval Historical Society was founded in 1984 with the belief that the history of Dorval is of interest to its citizens and it should, therefore, be studied and preserved.

The Society is a non-profit organization and membership is open to anyone interested in the history of Dorval.

The Society is supported by the Leisure and Culture Department of the City of Dorval. The Society also works in close collaboration with the Dorval Museum.



www.societehistoriquededorval.ca • www.dorvalhistoricalsociety.ca



DORVAL

Meilleurs vœux de succès soutenu à

la Société historique de Dorval

de la part des citoyens et citoyennes de la Cité de Dorval



Photo: Dick Nieuwendyk

CHRISTOPHER VON RORETZ BOB LE SAGE PAUL TRUDEAU EDGAR ROULEAU MARGO HERON MICHEL HÉBERT MARC DORET

Best wishes for continued success to

the Dorval Historical Society

from the citizens of the City of Dorval

www.ville.dorval.qc.ca



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

Centre communautaire Sarto-Desnoyers
1335, chemin du Bord-du-Lac
Dorval, Québec H9S 2E5

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

Sarto Desnoyers Community Centre
1335 Lakeshore Drive
Dorval, Québec H9S 2E5



514 633-4000



L'équipe - The Team

Jean-Pierre Raymond - Richard Leonardo - Christine Christophory
Dick Nieuwendyk - Michel Hébert - Pierre Boyer
Beverly Rankin - Louise Dineen - Ginette Rousse - Sara Giguère

Collaborateurs - Contributors

Doug MacLean - Pierre Legault (ADNLD)
Chantal Ducharme - Christopher Scrase

Dépôts légaux
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque nationale de Canada

ISBN 2-922807-20-7

L'impression d'Héritage est en partie une gracieuseté de la Cité de Dorval, Service des loisirs et de la culture.
Printing is in part courtesy of the City of Dorval, Leisure and Culture Department.

Table de matières

Mot du président	3
Hommage à Ginette Rousse	6
Heroïsme: version l'Ouest -de-l'Île	8
40e Course de boîtes à savon à Dorval en septembre 2019	13
Qui était Anthony Haig Sims ?	17
Mémoires de Joseph Décary	23
Dorval en 1919	27
Jubilé des associations locales	31
Les Legault dit Deslauriers , 300 ans de présence à Dorval	33
Parc observatoire Jacques-De-Lesseps	39
Notre sport national et ses origines à Dorval	45
Sheldon Kagan – Impresario, Producteur, Mensch !	49
Les mémoires de Germaine Racine	53
L'Association des artistes de Dorval fête ses 40 ans !	57
Club de poids et haltères de Dorval	61
Il y a cent ans - 1919 (MCMXIX)	63
D'où vient le nom de nos rues?	69

Table of contents

A Word from Our President	5
A tribute to Ginette Rousse	7
West Island Heroism	11
40th Soap Box Derby in Dorval September 2019	15
Who was Anthony Haig Sims?	20
Memories of Joseph Décary	25
Dorval in 1919	29
Anniversaries of Local Associations	31
Legault dit Deslauriers, 300 years in Dorval	36
Jacques-de-Lesseps Observatory Park	42
Our national sport and its origins in Dorval	47
Sheldon Kagan – Impresario, Event Producer, Mensch!	51
Germaine Racine's Reminiscences	55
The Dorval Artists Association is forty years old	59
.Dorval Weight Training Club	62
100 Years Ago - 1919 (MCMXIX)	66
What's In A Street Name?	71



Michel Hébert

MOT DU PRÉSIDENT

LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL... DÉJÀ 35 ANS

C'est le 11 avril 1984 que 37 résidents de Dorval, dont le maire Peter Yeomans et les conseillers Jules Daigle et Edgar Rouleau, se réunissaient au Centre communautaire Sarto-Desnoyers dans le but de mettre sur pied une structure organisationnelle laquelle allait devenir la Société historique de Dorval.

Après des échanges d'idées entre les participants, il fut décidé que l'objectif de la Société historique serait " la recherche et la conservation de l'histoire de Dorval - histoire, photographies, documents, objets historiques." depuis, la Société s'est donné comme mission de " Documenter, préserver et promouvoir l'histoire de notre société dorvaloise".

Au cours des 35 dernières années, la Société s'est impliqué dans de nombreuses activités, toujours en relation avec la mission qu'elle s'était donnée, comme par exemple :

- En organisant et en commanditant des conférences sur l'histoire en général et sur Dorval en particulier;
- En publiant annuellement, depuis 1990, la revue 'HÉRITAGE' laquelle raconte des faits et anecdotes à nature historique sur notre société;
- En organisant des visites de lieux historiques pour ses membres;
- En publiant un 'guide patrimonial' lequel décrit certains sites historiques de notre milieu;
- En publiant en 2017, un livre de qualité supérieure sur l'histoire de notre patrimoine bâti, intitulé « Dorval d'hier et d'aujourd'hui », à l'occasion de la célébration du 125e anniversaire de l'incorporation du Village de Dorval;
- En créant avec accès à tous, des archives sur l'histoire de notre société dorvaloise;
- Et bien d'autres activités.

Nous sommes tous reconnaissants pour le dévouement des nombreux membres des divers conseils d'administration de la Société qui ont, au fil des années, su s'engager dans le but de promouvoir notre noble cause.

N'hésitez pas à partager votre engouement pour la mission de la Société en la communiquant avec vos parents et amis.

Michel Hébert

Président,
Société historique de Dorval



**Dick Cuttell - Jean-Louis Rousse - Peter B. Yeomans - Edgar Rouleau
M. Heim - Jules Daigle - M.-H. Blanchard - Germaine Racine - E. Benattar**



**Jean-Pierre Raymond - Richard Leonardo - Christine Christophory - Dick Nieuwendyk - Michel Hébert - Pierre Boyer
Beverley Rankin - Louise Dineen - Ginette Rousse - Sara Giguère**



Michel Hébert

A WORD FROM OUR PRESIDENT

DORVAL HISTORICAL SOCIETY... 35 YEARS AND COUNTING

On April 11, 1984, 37 Dorval residents, among them Mayor Peter Yeomans and councilors Jules Daigle and Edgar Rouleau, met at the Sarto Desnoyers Community Centre to set up an organizational structure which was to become the Dorval Historical Society.

After some discussion among the participants, it was decided that the Society's objective would be to "research and preserve the history of Dorval – with photographs, documents, and historical artifacts."

Since then, the Society has taken on as its mission to "document, preserve and promote the history of our Dorval community."

Over the course of those 35 years, the Society has been involved in many activities, always related to its self-stated mission, for example:

- Organizing and sponsoring conferences on history in general and Dorval in particular;
- Publishing "Héritage" on an annual basis. This magazine relates historical facts and anecdotes on our community;
- Organizing visits to various historic sites for its members;
- Publishing a "Heritage Guide" which describes historical sites in the area;
- Publishing a "coffee table book" on the history of our heritage sites entitled "Dorval Then and Now" to celebrate the 125th anniversary of the incorporation of the Village of Dorval;
- Creating archives on the history of our Dorval society which are available to all.

We are grateful for the dedication of the numerous members of various Boards of Directors over the years who have been involved in promoting our noble cause.

Please do not hesitate to share your enthusiasm for our Society's mission with your relatives and friends.

Michel Hébert

President
Dorval Historical Society

HOMMAGE À Ginette Rousse



1951 - 2018

C'est à regret que nous apprenions le décès de notre consœur Ginette Rousse le 6 octobre dernier à l'âge de 67 ans après une bataille des plus ardues contre une maladie sans pardon.

Ayant vécu toute sa vie à Dorval, Ginette a fait sa marque comme infirmière dans le domaine hospitalier, principalement à l'hôpital de Verdun où elle œuvrait à l'urgence et au bloc opératoire.

Dans ses temps libres, Ginette consacrait de nombreuses heures de bénévolat à des organismes locaux, dont La Fondation Village et Les tricoteuses de Surrey.

De plus, Ginette était membre du conseil d'administration de la Société historique de Dorval, dont elle fut trésorière pendant quelques années.

Les membres de la Société historique de Dorval offrent leurs plus sincères sympathies à son fils Mathieu, à sa petite-fille Mélodie, ainsi qu'à ses nombreux parents et amis.

A TRIBUTE TO Ginette Rousse



1951 - 2018

We were saddened to hear of the death of our colleague Ginette Rousse on October 6, 2018. She was 67 and had waged a hard-fought battle against an unforgiving illness.

Ginette lived in Dorval all her life and had made her mark in health services as a nurse mainly at the Verdun Hospital where she toiled in the Emergency Department and the Operating Rooms.

In her spare time, Ginette devoted many hours as a volunteer to local associations such as the La Fondation Village and the Surrey Knitters.

In addition, Ginette served on the Board of Directors of the Dorval Historical Society as Treasurer for several years.

The members of the Dorval Historical Society extend their most sincere condolences to her son Mathieu and her grand-daughter Mélo die as well as her many relatives and friends.

Heroïsme: version l'Ouest -de-l'Île

Par Doug MacLean

Il faisait très beau le 30 juin 1945 à l'Ouest-de-l'Île de Montréal. La guerre en Europe terminée depuis environ 7 semaines, les vies des gens retournaient à la normale. Les écoles étaient fermées et les militaires rentraient chez eux.

Le lieutenant d'aviation Dennis Varden était l'un de ceux-ci et il était au début d'un congé de 30 jours après son séjour de trois ans en Angleterre. Il était pilote de bombardier Lancaster dans l'Aviation royale du Canada.



RCAF Transport Command - Dorval

À 9 h, il déjeunait avec son épouse Claire, sûrement en train de rattraper les nouvelles de la famille. Claire et lui étaient parents de quatre jeunes enfants. Maman et les enfants étaient déménagés à Dorval pendant son séjour en Angleterre. La maison sur l'avenue Pine Beach était près de l'Aréna Westwood en bordure de l'Aéroport de Dorval, base des forces aériennes royales pendant la guerre. Des avions de guerre y effectuaient régulièrement des vols et continuaient de le faire même si la guerre était terminée. Il y avait beaucoup d'activité avec des avions britanniques retournant en Angleterre et des équipages canadiens qui rentraient au pays.

La sûreté aéroportuaire à l'époque n'était pas comme de nos jours mais, comme aujourd'hui, une des activités préférées des enfants du quartier était d'observer les atterrissages et les décollages. Cependant, il y avait quelques différences. Dans ce temps-là, les enfants marchaient jusqu'aux pistes et, couchés dans le gazon, observaient les avions qui volaient à basse altitude. Vraiment excitant selon les normes modernes!



RCAF Consolidated B-24 Liberator VIII

Le 30 juin en question, les enfants Varden et leurs cousins, les Marshall, étaient dehors lorsqu'un énorme bombardier B-24 Liberator a décollé en route pour l'Angleterre.

Denny Varden Jr., le fils du lieutenant d'aviation, était allongé dans le gazon cette journée-là et il savait que l'avion éprouvait des difficultés parce qu'il est

passé très bas en essayant de quitter le sol. Le pilote le savait aussi et il luttait pour tourner l'avion et le maintenir sur la propriété du terrain d'aviation. Malheureusement, l'avion volait si bas qu'il a heurté un arbre sur l'avenue Pine Beach. Lorsque l'avion s'approchait du sol, on pouvait apercevoir le pilote à travers le pare-brise qui faisait signe aux gens de dégager la voie de l'avion. Rapidement, des pièces de l'avion commençaient à tomber près de la maison Varden. Un moteur avec l'hélice encore attaché a été récupéré à 4 mètres de la maison. L'avion, chargé de carburant pour son voyage transatlantique, a immédiatement pris feu. Le lieutenant d'aviation Varden, loin d'être un novice à l'action rapide, a couru pour retrouver sa tunique pour se protéger des flammes et il est allé immédiatement en direction de l'avion accidenté. Il a commencé à sortir les occupants de l'épave en flammes. Sa citation de bravoure décrit ses actions pendant les minutes suivantes : "Il a réussi à sortir deux des occupants et est retourné pour récupérer un troisième. Ensuite il a sorti deux morts. Inébranlé par les flammes et la chaleur du brasier, il a extrait deux autres occupants vivants qu'il a découverts incapables de bouger sous les débris. Pour relâcher le deuxième de ses deux hommes, il a dû verser de l'eau (apportée par son épouse) sur l'épave pour refroidir le métal suffisamment pour le permettre de relever le débris et le relâcher. Ce faisant, il s'est brûlé les mains."

Les actions de Dennis Varden cette journée-là a sauvé les vies de cinq personnes et lui a mérité la Médaille George, un souvenir de famille encore aujourd'hui. Cette médaille a été créée par le roi britannique George VI en 1940 pour reconnaître les membres du Commonwealth qui performaient des actions héroïques comme civils ou militaires en situations non combattantes.

Nancy McKeany, la fille de Claire et Dennis raconte que sa mère avait ordonné à ses enfants de s'asseoir sur les marches d'un voisin pendant la commotion. Les enfants Varden ont été témoins et ont vu leur père monter à bord l'avion à plusieurs reprises pour sortir les aviateurs pendant que leur mère éteignait leurs vêtements enflammés avec de l'eau qu'elle pompait de leur puits. Nancy and Denny, qui demeurent encore à Pointe-Claire, se posent souvent cette question : Pourquoi leur mère courageuse n'avait pas reçu la même reconnaissance que leur père ? Typiquement, Dennis Varden voulait éviter le brouhaha entourant ses actions, et pour une raison ou une autre, il n'a pas assisté à la cérémonie d'investiture de sa médaille. Il l'a reçue par la poste.



La Médaille George



West Island Heroism

By Doug MacLean

The 30th of June in 1945 was a beautiful day in the West Island of Montreal. With the war in Europe being over for about 7 weeks, people's lives were returning to normal. School was just out, and servicemen were returning home.

One of those servicemen was Flight Lieutenant Dennis Varden who was just beginning a 30-day leave after spending the last three years in England. He was a Lancaster bomber pilot in the Royal Canadian Air Force. At 9 A.M. Dennis Varden was having a late breakfast with his wife, Claire, and undoubtedly, catching up on family news. He and Claire were the parents of four small children. Mom and the kids had moved to Dorval while Dennis was in England. The house on Pine Beach Ave. was near what is now called Westwood Arena on the edge of Dorval Airport which had been a Royal Air Force base during the war. War planes regularly flew out of that base and continued to do so even though the war was over. With British planes being returned to England and Canadian air crews coming home there was plenty of activity. Airport security wasn't what it is today but like today one of the favourite activities of neighborhood kids was watching the planes coming and going. However, there were differences. Back then children would walk up to the runways and lying in the grass would watch the planes pass low overhead as they took off or landed. Exciting stuff by today's standards!



RCAF Transport Command - Dorval



RCAF Consolidated B-24 Liberator VIII

That June 30th some of the Varden children and their cousins, the Marshalls, were outside when a huge B-24 Liberator bomber took off heading home to England. Denny Varden Jr., the flight Lieutenant's son, was lying in the grass that day and knew the plane was in trouble as it passed very low overhead struggling to leave the ground. The pilot knew it too as he fought to bring the low-flying plane around and keep it on airfield property. Unfortunately, the plane was so low that it hit a tree on Pine Beach Ave. As the aircraft got closer to the ground,

the pilot could be seen through the windscreen waving people out of the path of his approaching plane. Parts of that plane soon rained down in the vicinity of the Varden home. An engine with its propeller attached was later recovered 4 metres from the house. The plane, loaded with fuel for its trans-Atlantic flight, immediately caught fire.

Archives du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (B3A) Geneva (Bureau of Aircraft Accidents Archives (B3A), Geneva)

Écrasement : Consolidated B-24 Liberator VIII

Location : Montréal - Dorval

Opérateur : L'Aviation royale du Canada (RCAF)

Immatriculation : KN768

Équipage à bord : 11

Nombre total de décès : 6

Circonstances : Immédiatement suivant le décollage, pendant la montée initiale, le pilote a élevé le train d'atterrissage. L'avion s'est incliné sur la gauche et a percuté la surface de la piste. L'hélice du moteur numéro un a été arraché. L'avion a monté à une altitude de 50 pieds pour ensuite décrocher et s'écraser en flammes sur la piste. Six membres de l'équipage ont péri et les cinq autres ont été blessés.

Causes : Il a été déterminé que la rotation a été complétée prématurément car la vitesse de l'avion était insuffisante, causant la condition de décrochage.



Cette photo a été prise dans la section militaire du Cimetière Mont-Royal où sont enterrés les restes mortels des cinq victimes de l'écrasement. On aperçoit les tombes de trois des aviateurs avec de gauche à droite : Len Dellar, le beau-frère du lieutenant Varden (lui-même un ancien combattant), Kevin McKeany, un de ses gendres, et Denny Varden, son fils. Len Dellar est l'oncle de Teresa Dellar. Elle est une des fondatrices de La Résidence de soins palliatifs de l'Ouest-de-l'Île.

This photograph was taken in the military section of the Mount Royal Cemetery where the remains of the five victims of the air crash are buried. Shown at the graves of three of those fliers are from left to right Len Dellar, a brother-in-law of Flight Lieutenant Varden and himself a war veteran, Kevin McKeany one of his sons-in-law and Denny Varden, his son. Len Dellar is Teresa Dellar's uncle. She is one of the founders of the West Island Palliative Care Centre.

Flight Lieutenant Varden, no stranger to quick action, raced inside to get his uniform tunic for protection from the flames and went immediately to the downed aircraft. He started to pull the occupants from the furiously burning wreckage. His bravery citation describes his actions over the next few minutes. "He pulled two of the occupants clear and returned again and successfully recovered a third. He then recovered two dead occupants. Undaunted by the flames and heat of the blazing aircraft he further extricated two other living occupants whom he discovered pinned down by the wreckage. To release the second of these two men, he had to pour water (brought to him by his wife) on the wreckage to cool the metal sufficiently for him to lift and release him. He received burns on his hands in so doing." Dennis Varden's actions that day saved the lives of five people and earned him a George Medal, a cherished family memento to this day. The George Medal was created by King George VI in 1940 to recognize members of the British Commonwealth who performed acts of great bravery as civilians or members of the military acting in non-combat situations.



The George Medal

Nancy McKeany, Claire and Dennis's daughter says that her Mom ordered the kids to sit on a neighbour's front steps while all this commotion was going on. What the Varden children had witnessed that day was their father repeatedly entering the aircraft, to pull fliers out while their mother extinguished their flaming clothing with water that she was pumping out of their well. Nancy and Denny, who both live in Pointe-Claire today, often wondered why their valiant mother didn't receive the same recognition that their father had. Typically, Dennis Varden wished to avoid the hoopla surrounding his actions and for one reason or another never made it to the medal investiture ceremony. He received his medal in the mail.

Bureau of Aircraft Accidents Archives ((B3A), Geneva Crash of a Consolidated B-24 Liberator VIII

Location: Montreal-Dorval

Operator: Royal Canadian Air Force - RCAF

Registration: KN768

Crew on board: 11

Total fatalities: 6

Circumstances: Immediately after liftoff, while in initial climb, the pilot raised the undercarriage. The aircraft banked left and hit the runway surface, causing the propeller on the engine number one to be sheared off. The aircraft climbed to a height of 50 feet when it stalled and crashed in flames on the runway. Six crew members were killed while five others were injured.

Causes: It was determined that the rotation was completed prematurely as the aircraft's speed was insufficient, causing the aircraft to be in stall condition.

Translation by Louise Dineen



40^e Course de boîtes à savon à Dorval en septembre 2019



par Pierre Boyer



C'est au début de l'année 1980, que Jean-Guy Aubry suggère au Club Optimiste de Dorval, d'ajouter l'activité Course de boîtes à savon au calendrier du club. Après plusieurs discussions avec la Cité de Dorval et le Service des Loisirs, le CA du club accepte la suggestion.

La Cité offre de construire une rampe de 6 pieds pour la première année, et qu'elle modifie à 10 pieds pour les années suivantes. Pendant plusieurs années l'activité a lieu sur l'avenue de L'Église devant le presbytère direction Ouest jusqu'à l'avenue Cloverdale.

Le Comité organisateur doit faire une demande à la Police de la Communauté Urbaine de Montréal, ainsi qu'aux pompiers et à la Cité afin d'obtenir la permission de fermer la rue pour la journée, ainsi qu'à la Commission Scolaire et à la Fabrique de la Présentation pour avoir accès à leur terrain.

Le 17 août 1980 a lieu la première course de boîtes à savon du Club Optimiste de Dorval avec 17 bolides construits par les 18 pilotes participants.

Pendant 3 ans le chronométrage est manuel, et en 1983 Bernard Boyer, étudiant en électronique, construit un chronomètre avec centièmes de seconde et départ activé par la rampe.

En 1986 le Club Optimiste Dorval achète et construit une vingtaine de boîtes avec des kits d'origine de l'association All-American Soap Box Derby au coût de plus de 7000 \$. En cette même année, le Club et la Cité déménagent le site de la course dans l'allée arrière et le stationnement du Centre Communautaire Sarto-Desnoyers avec location d'une rampe plus haute surnommée le «monstre».

En 1992 à cause du coût élevé de la location de la rampe, le site redéménage sur le Boulevard Fénélon coté est. Puis en 1995, après quelques bris des câbles métalliques pour la direction, toutes les boîtes à savon sont munies d'un nouveau système de direction avec filetés, beaucoup plus sécuritaires.

À la 26^e course, le Club compte moins de 10 membres et doit demander l'aide de bénévoles du Club Optimiste de Roxboro, afin de tenir l'activité.



Jean-Guy Aubry, président-fondateur du comité de boîtes à savon et son fils Charles

Au début de 2006, le Président du Club convoque une assemblée spéciale, pour la dissolution du club Dorval, et pour discuter de la requête du Club Roxboro pour obtenir nos boîtes à savon.

Afin de garder cette activité à Dorval, deux membres fondateurs de l'activité, Jean-Guy Aubry et Pierre Boyer, proposent de reprendre celle-ci en main et que le Club Optimiste Dorval remette les boîtes à Rues Principales Dorval si celle-ci et la Cité acceptent la proposition.

Au début de l'été 2006, Jean Bertrand et quelques jeunes pilotes qui avaient participé à la première course de 1980, se joignent au Comité organisateur pour remettre en route la 27e course. Aujourd'hui encore présents dans l'organisation, Jean-Guy, Pierre et Jean ont remis depuis 2012, la direction du Comité, mais tout en les supportant, à ses jeunes participants des premières années, soit Charles Aubry, Président, Gino Gabrielli, Philippe-Patrick Lalonde, Jean-Sébastien Boyer et Marc-André Byrne épaulés de Béatrice Cuzzi de Commerce Dorval Rues Principales et de Jean-François Huppé de la Cité Loisirs & Culture.

Cet événement ne serait pas possible sans la participation de : La Cité de Dorval, le Conseil et de ses dévoués employés, les commanditaires de Commerce Dorval, les policiers, les ambulanciers, ainsi que les généreux bénévoles anciens pilotes participants et leurs parents toujours présents tels que : Suzanne Aubry Larsy, son mari Gad Larsy et leurs fils Cédric et Gabriel Larsy, Robert Durocher et ses enfants, et Vincent et Laurence Durocher.

On les remercie tous pour leur dévouement.



Maire Edgar Rouleau, échevins, organisateurs et les gagnants de la course de 2010

40th Soap Box Derby in Dorval September 2019

by Pierre Boyer



1980

505.07.14 JEAN-GUY AUBRY PRÉS. DU COMITÉ, PIERRE BOYER PRÉS. DU CLUB, RAYMOND BRAIS
ET LES GAGNANTS 1980 DANIEL REID, ROBERT CARDINAL, CHARLES AUBRY, JUSTIN TUTILL

Jean-Guy Aubry suggested that the Dorval Optimist Club add a Soap Box Derby to its activity calendar in early 1980. The Board of Directors finally accepted his suggestion after a series of long discussions with the City of Dorval and its Leisure Department.

The City offered to build a 6-foot ramp the first year which was modified to 10 feet for subsequent years. For several years, the activity took place on avenue de L'Église in front of the presbytery heading west over to Cloverdale Avenue.

The Organizing Committee had to obtain permission from the Montreal Urban Community Police Department as well as from the City Fire Department to close the street for the entire day. The School Commission and the Présentation Parish Council also allowed access to their grounds.

The Dorval Optimist Club's first Soap Box Derby took place on August 17, 1980 with 17 soap box cars built by the 18 participants.

For 3 years, the timing system was manual then in 1983, Bernard Boyer, a student in electronics built a chronometer measuring hundredths of seconds. It was activated at the start line of the ramp.

In 1986, the Club bought and constructed twenty car kits from the All-American Soap Box Derby Association at a cost of more than \$7,000. That year, the Club and the City moved the site to the Sarto Desnoyers Community Centre parking lot and road and rented a higher ramp known as "The Monster".

In 1992, because of the high cost of the ramp rental, the site was moved again to the east lanes of Fénélon Boulevard. Then in 1995, after several breaks in the metal steering cables of the cars, all of them now have steering mechanisms with threaded rods which are much safer.

The Club had fewer than 10 members for the 26th race and was forced to request a hand from volunteers of the Roxboro Optimist Club to hold the activity.



2008

Photo: Dick Nieuwendyk

In early 2006, the Club President convened a special Meeting to abolish the Dorval Club and to consider the request from the Roxboro Club to obtain its soap boxes.

In order to keep this activity in Dorval, two of its founding members, Jean-Guy Aubry and Pierre Boyer, offered to take it over and suggested that the Dorval Optimist Club hand over the soap boxes to the Dorval Main Streets group. Dorval accepted this proposition.

At the beginning of summer 2006, Jean Bertrand and several of the young drivers who had participated in the first Derby in 1980 joined the Organizing Committee to put the 27th edition on the road. Since 2012, while still active in the organization, Jean-Guy, Pierre, and Jean have handed over the reins to the new Committee which consists of Charles Aubry, President, Gino Gabrielli, Philippe-Patrick Lalonde, Jean-Sébastien Boyer and Marc-André Byrne aided by Béatrice Cuzzi of Commerce Dorval and Jean-François Huppé of the City's Leisure and Culture Department.

This event could not take place without the participation of: The City of Dorval, the Municipal Council, the devoted employees, the sponsors from Commerce Dorval, police officers and ambulance attendants, as well as the generous volunteers, former drivers, and the parents who are always present: Suzanne Aubry Larsy, her husband, Gad Larsy and their sons Cédric and Gabriel Larsy, Robert Durocher and his children Vincent and Laurence Durocher,

We are grateful for their dedication and commitment.



1993



Photo: Dick Nieuwendyk

2012



Photo: Dick Nieuwendyk

Qui était Anthony Haig Sims ?



par Dick Nieuwendyk

Il est né à Montréal le 22 décembre 1853, le quatrième fils de Charles Newby Sims, un membre du Montreal Veteran Volunteer Firemen's Association et Mary A. M. Luck.

Anthony a fait ses études au Montreal High School for Boys, la première école secondaire publique à Montréal fondée en 1843 par un groupe de professionnels et marchands dans une région de Montréal connue par la suite comme la Golden Square Mile. Éventuellement, il est entré dans le monde des



Montreal High School for Boys
Musée McCord - MP-0000-1762

affaires comme manufacturier, et pendant plusieurs années il fut le président de A. H. Sims Company Limited, fabricant de chemises et collets. Depuis 1850, l'industrie de textiles et de vêtements a eu un impact important dans le développement du secteur manufacturier à Montréal

grâce en grande partie à l'introduction de la machine à coudre ainsi qu'un influx massif de nouveaux immigrants.

Anthony Haig Sims était directeur de la Victoria Life Insurance Company, Montreal Trust Company, Belding-Corticelli Limited et Richelieu and Ontario Navigation Company, une ligne du Royal Mail de bateaux à vapeur offrant des excursions entre Toronto, Kingston, Montréal, Québec, et Chicoutimi.

Dès son jeune âge, il s'intéressait aux sports et il devint membre actif de la Montreal Amateur Athletic Association (MAAA), et le Royal Montreal Curling Club. Il était aussi membre du comité organisateur du premier Montreal Winter Festival en 1883, comportant un énorme palais de glace conçu par l'architecte montréalais A.C. Hutchison, érigé sur le Square Dominion (Place du Canada).



Anthony Haig Sims
1853 - 1926

Wm Notman - Musée McCord - II-75891.1-P1



Palais de glace - Photo:1883-01-27

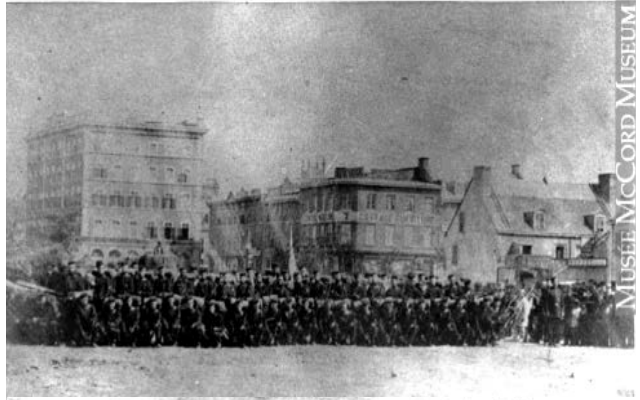


Anthony Haig Sims - 1884
Wm Notman & Son
McCord Museum II-75833, 1-P1

MUSEE McCORD MUSEUM



Pendant plusieurs années, Sims a fait du service militaire dans le 3e Régiment, Victoria Rifles of Canada. Il a pris sa retraite en 1893 avec le rang de majeur. Son régiment a participé aux Raids "Fenian" en 1870, notamment à Eccles Hill, près de Frelighsburg dans les Cantons de l'est (L'Estrie). Ils ont réussi à empêcher les Fenians de pénétrer le territoire canadien. En reconnaissance, sa Majesté la reine Victoria a accordé au régiment le droit d'avoir "Eccles Hill" étampé sur les plaques de leurs casques et leurs couleurs.



No. 1 Company, 3rd Battalion Victoria Rifles
on return from Fenian Raid
- 1870

MUSEE McCORD MUSEUM

En 1879, A.H. Sims a épousé Margaret Anne Drummond (1856-1950) originaire de Kingston, ON. Ils ont eu deux fils, Harold Haig Sims (1880-1940), et George Ross Haig Sims (1885-1960).

Harold a fait des études à Bishop's College à Lennoxville et à l'Université McGill. Il est déménagé à Washington, DC en 1917 pour travailler avec le British War Mission. Ensuite, il a été nommé attaché à l'ambassade britannique. George était courtier en assurance à Montréal et en 1917, il a été élu conseiller municipal pour le district 1 à Dorval avec l'administration du Maire Charles-C. Décary.



"l'Ermitage" - 4, ave Martin, Dorval
Photo: Dick Nieuwendyk

La résidence principale des Sims à Montréal était située au 200 avenue des Pins ouest en face de l'Hôpital Hôtel Dieu et, comme beaucoup de résidents riches du Golden Square Mile, M. Sims était aussi propriétaire d'une résidence d'été à Dorval. En 1900, il a acheté "l'Ermitage", une maison de bois à 4 avenue Martin, construite en 1832 avec vue sur le magnifique Lac-Saint-Louis. Il possédait aussi des terres agricoles qui s'étendaient de l'avenue Shackell (l'avenue Dorval) jusqu'à l'avenue Brunet à l'ouest et du Bord-du-Lac en direction nord où se trouve maintenant les voies ferrées.

Vers la fin des années 1800, constatant que les Dorvalois de la religion anglicane avaient besoin d'un lieu de culte, il a fait don d'une partie de ses terres pour la construction de la Chapelle Saint Mark's. Après la Première Guerre mondiale, la congrégation consistait de 30 familles à Dorval, et des services à longueur d'année ont été inaugurés. Harry Markland Molson, un des huit membres fondateurs qui demeurait tout près, a donné la cloche qui est encore sonnée chaque dimanche matin.



Chapelle St. Mark's vers 1930
Nelson Newbergher - Musée McCord - MP-1973.36-7

M. Sims était membre de plusieurs clubs: le Royal Montreal Club, le Royal Montreal Curling Club et le Montreal Jockey Club. À Dorval, il était membre du Forest and Stream Club et du Royal St. Lawrence Yacht Club.

Il est décédé à l'Hôpital Royal Victoria le 19 janvier 1926 suivant une pneumonie. Il avait 73 ans.

Ses restes sont inhumés au cimetière Mont-Royal, Section A1, 78.

La Place Sims, un paisible cul-de-sac à Dorval est nommée en son honneur.



Lieu de l'enterrement
de A. H. Sims
Cimetière Mont-Royal,
Section A1, 78.

Photos (2017): Dick Nieuwendyk

Who was Anthony Haig Sims?



by Dick Nieuwendyk

Anthony Haig Sims was born in Montreal on December 22, 1853, the fourth son of Charles Newby Sims, a member of the Montreal Veteran Volunteer Fireman's Association, and Mary A. M. Luck.

Anthony was educated at the Montreal High School for Boys, the first public secondary school in Montreal founded in 1843 by a group of Montreal professionals and merchants in the area which came to be known as the Golden Square Mile. He eventually entered business as a manufacturer, and for many years was the president of A. H. Sims Company Limited, wholesale shirt and collar manufacturers in Montreal. As of 1850 the textile and clothing industry made a great impact in the development of Montreal's manufacturing sector, thanks in large part to the introduction of the sewing machine and a massive influx of new immigrants.)



Anthony Haig Sims
1853 - 1926

The Canadian Spectator.

VOL. I, No. 28. SATURDAY, JULY 13, 1878. \$2.00 PER ANNUM.

SHIRTS! SHIRTS!

A. H. SIMS & CO.,
Montreal,
MANUFACTURERS OF
SHIRTS, COLLARS, AND CUFFS,
WHOLESALE.

Orders from the trade solicited.

From a young age, he was interested in amateur sports and became an active member of the Montreal Amateur Athletic Association (MAAA), as well as the Royal Montreal Curling Club.

He was also a member of the committee in charge of the first Montreal Winter Festival in 1883, which featured an enormous ice palace, designed by Montreal architect A.C. Hutchison, and erected in Dominion Square (today's Place du Canada).

Anthony Haig Sims was a director of the Victoria Life Insurance Company, the Montreal Trust Company, Belding-Corticelli Limited and the Richelieu and Ontario Navigation Company, a Royal mail line of steamboats offering excursions between Toronto, Kingston, Montreal, Quebec, and Chicoutimi.



Ice Palace, Montreal 1883
Wm Notman - McCord Museum ii68666



Anthony Haig Sims - 1884
Wm Notman & Son
McCord Museum II-75833, 1-P1

For many years, A. H. Sims belonged to a militia unit, the 3rd Battalion/Regiment Victoria Rifles of Canada. He retired in 1893 with the rank of major. His battalion saw action during the Fenian Raids of 1870, notably at Eccles Hill, near Frelighsburg in the Eastern Townships where they prevented the Fenians from entering Canadian territory. In recognition of their participation in this engagement, her Majesty Queen Victoria granted the regiment the honor of having the words "Eccles Hill" stamped on their helmet plates and on their colors.



In 1879, A.H. Sims married Margaret Anne Drummond (1856-1950) from Kingston, Ontario. They had 2 sons, Harold Haig Sims (1880-1940), and George Ross Haig Sims (1885-1960). Educated at Bishop's College in Lennoxville, and McGill University, Harold would eventually move to Washington,

DC. in 1917. He worked with the British War Mission, and afterwards was appointed as an attaché at the British Embassy. George worked as an insurance broker in Montreal and in 1917 was elected a Dorval alderman for the West Ward, District 1, under the administration of Mayor Charles-C Décaré.

The Sims' main residence in Montreal was at 200 Pine Avenue West, across from the Hotel Dieu Hospital, and like many other wealthy Golden Square Mile residents, Mr. Sims also owned a summer home in Dorval. In 1900, he became the owner of "l'Ermitage" a wooden house at 4 Martin Ave, built around 1832, and overlooking beautiful Lake Saint Louis. He also owned farmlands that ran from Shackell Ave. (today's Dorval Avenue.) to Brunet Avenue to the west, and from the Lakeshore northward to where the railway tracks are today.



"l'Ermitage" - 4 Martin Ave., Dorval
Photo: Dick Nieuwendyk

In the late 1800s, seeing that the summer residents of the Anglican faith in Dorval needed a place of worship, he donated a portion of this land for the building of St. Mark's Chapel. The inauguration service was held on June 26, 1898 at three o'clock in the afternoon, attended by a congregation of 15 people. After World War I, and with a congregation of some 30 families in Dorval, year-round services were inaugurated. Harry Markland Molson, one of the eight founding members who lived nearby, donated the bell that is still rung every Sunday morning.

From 1907-1908, Anthony Haig Sims served as the 11th Mayor of Dorval.

Mr. Sims held membership in a variety of clubs, among them the Royal Montreal Club, the Royal Montreal Curling Club, the Montreal Jockey Club, and in Dorval, he belonged to the Forest and Stream Club and the Royal St. Lawrence Yacht Club.

Anthony Haig Sims died at the Royal Victoria Hospital on January 19, 1926, after a brief illness from pneumonia. He was 73 years old. His remains are interred at the Mount Royal Cemetery, Section A1, 78.

Sims Place, a quiet Dorval cul-de-sac is named in his honour.



Sims burial site
Mount Royal Cemetery, Section A1, 78.
Photos (2017): Dick Nieuwendyk

Mémoires de Joseph Décary



L'abbé Joseph Décary a rendu disponible à la Société historique quelques vignettes de sa jeunesse. Ça nous fait plaisir de partager ces extraits avec nos lecteurs. Cet article a été rédigé au mois de juillet 2003 et il s'agit des années vingt et trente. Translation by Louise Dineen

par Louise Dineen

DE LA TRAINÉ SAUVAGE AU BOBSLEIGH

Papa a toujours été un homme de tempérament actif et nerveux; il aimait beaucoup les activités extérieures, ce qui se comprend bien, issu qu'il était d'une famille campagnarde. Point surprenant donc qu'il ait mis à profit toutes les occasions propices d'entraîner sa famille dans les activités de plein-air. Les garçons surtout, il les incitait à une activité corporelle. Il s'ingéniait à leur trouver toutes sortes d'activité même durant la saison d'hiver. Jusqu'au printemps 1929, la famille habitait une maison en bois confortable pour l'époque au numéro 8 de la rue Saint-Joseph devenu le numéro 200 du Chemin Bord-du-Lac. Cette construction est disparue peu avant la fin du XXe siècle pour laisser place à une importante résidence en pierre.

À la maison natale de tous les enfants, était adjoind un hangar passablement élevé, prolongé par un bas poulailler bien modeste, que chaque printemps maman peuplait de petits poussins qui se développaient jusqu'à l'automne avance pour servir alors de la nourriture à sa famille. Pour occuper ses gars durant l'hiver, papa eut l'heureuse idée d'ériger une glissoire démontable pour traîne sauvage à partir du hangar transformé en rampe de lancement... Pour ce travail il s'est fait aider de l'oncle Auguste et d'un employé. Dès que la neige devenait assez abondante, les garçons devaient tracer une piste nivelée et bien durcie pour se rendre le plus loin possible jusqu'au mince boisé aujourd'hui disparu qui formait un demi-cercle longeant le lit de la rivière Bouchard. C'était notre grand plaisir qui occupait les fins de semaine et les vacances de Noël de glisser à deux, trois, ou quatre agrippés à un petit câble fixé à la traîne sauvage. C'était à qui dépasserait la marque précédente pour en tirer une légitime fierté. Et papa et maman étaient bien fiers de voir leurs enfants profiter des avantages de l'hiver pour se divertir sainement. Nous étions, bien sûr, des privilégiés alors que la plupart des jeunes d'alors ne pratiquaient que la raquette et le traîneau pour s'amuser. Le patinage n'en était alors qu'à ses débuts et les patinoires extérieurs rares, du moins dans les petites villes de la Belle Province. Je tiens aussi à faire remarquer que la configuration des lieux a tellement changé depuis un demi-siècle qu'il est difficile d'imaginer le plaisir que nous prenions à pratiquer la traîne sauvage. Il en va de même quand j'évoque maintenant mes souvenirs de bobsleigh.



En déménageant à 9 rue Saint-Joseph d'alors après la mort de nos grands-parents Décary, nous avons perdu notre glissoire qui avait été démonté. Au bout de quelques années, nous avons profité d'une glissoire pour bobsleigh. À environ 150 mètres de la maison ancestrale, se trouvait une remise en direction du parcours du club de golf – le Royal Montreal Golf Club. Sur le toit du bâtiment haut d'environ six mètres papa a installé sa rampe de lancement. Où avait-il pris cette idée de construire un bobsleigh, bien artisanal va sans dire mais solide? Je suis porté à croire que c'est en regardant une photo parue dans le revue française L'Illustration. Je me rappelle encore très bien y avoir vu un bobsleigh en action lors d'une compétition dans les Alpes; il s'agissait d'une course contre la montre, je suppose!

Toujours est-il que durant l'hiver 1936 -1937 papa monte sa glissoire. Peu après avoir quitté celle-ci, nous dévalions une pente rapide aujourd'hui disparue qui nous menait jusqu'à la rivière Bouchard dont papa et l'oncle Auguste avaient détourné le cours vers la limite ouest de leur propriété. Le plus astreignant pour Rémi et moi, c'était de tracer une piste glacée encadrée par des rebords solides pour mieux contrôler le bolide lancé à toute vitesse et guidé par une roue que Charles prenait plaisir à conduire. L'eau nécessaire, nous la tirions d'une fosse peu profonde



alimentée par une source souterraine et nous la transportions dans des chaudières afin d'arroser copieusement la piste et les rebords.

Nous avons un chien surnommé Fox qui aimait s'amuser avec nous et constituait un fidèle gardien. Il se plaçait au pied de la glissoire et partait à la poursuite de ses amis. Or il est arrivé une fois qu'il commit l'imprudence de vouloir traverser la piste devant le bobsleigh en marche; il reçoit une jolie (!) poussée de la part des pieds de Charles qui guidait le bolide en accélération. Il se

ramassa dans un cogère de neige. Il ne s'était pas blessé et il avait reçu sa leçon...

Faut dire que pour moi, alors pensionnaire au Collège de Saint-Laurent, la saison de bobsleigh était plutôt courte. Elle coïncidait avec les vacances de Noël jusqu'à l'Épiphanie (6 janvier) appelée Fête des Rois. Le plus beau souvenir que je conserve dans ma mémoire c'est celui d'avoir fait de la descente au clair de la lune et cela au tout début de janvier 1937. Ce soir-là les enfants de l'oncle Ernest (frère de papa et médecin à Lachine) étaient nos invités à faire de la descente en bobsleigh auquel on s'accrochait par un filin fiché au plancher. Point n'est besoin d'ajouter qu'ils ne se sont fait prier... Découvrir toutes les émotions liées à un sport bien peu pratiqué alors au Canada du moins, quelle expérience! Et tout cela par une belle nuit froide éclairée par les rayons de la lune en son plein. C'était un peu comme la cerise sur le « sundae » ! Au bout d'un bon nombre de descentes, est survenu un événement qui a mis fin abruptement à la partie de plaisir. Toujours est-il que Charles qui était à la roue a perdu contrôle du bobsleigh vers la fin du parcours et le véhicule a sauté par-dessus le parapet glacé pour aller s'échouer contre la fosse d'approvisionnement en eau. Par quel heureux hasard, personne n'a été blessé demeure un mystère non éclairci! Toujours est-il que les patins avant avaient absorbé le choc en se brisant pendant que le volant était tout replié. Pour une fois encore, on s'en était tiré à bon compte. Et moi, qui comptais faire du bobsleigh encore une fois le lendemain avant le retour à la vie d'étudiant pensionnaire.

Au mois d'août en effet, j'entrais au noviciat à Sainte-Geneviève de Pierrefonds. Le malheureux accident que je viens de raconter n'a pas marqué la fin du merveilleux sport du bobsleigh. Pendant quelque temps encore, on a poursuivi la pratique de la descente car on m'en parlait quand on venait me visiter au noviciat ou au scolasticat. Ça me ravivait de doux souvenirs qui ne se sont jamais effacés de ma mémoire. Par certains côtés, c'était le beau temps de la vie....



Ancien noviciat des Pères de Sainte-Croix

Photo: L. Charpentier

PS. Merci à Thérèse, à Hélène, et à Rémi pour l'aide précieuse qu'ils m'ont apportée pour ce rappel d'événements inoubliables.

Memories of Joseph Décary



par Louise Dineen

Father Joseph Décary has allowed the Historical Society to share a few of his childhood memories with its members. This article was written in July 2003 and describes events from the twenties and thirties. Condensed and translated by Louise Dineen.

FROM TOBOGGAN TO BOBSLED

Papa had always been active and high-strung; he loved the outdoors, which is understandable because he came from a rural family. So, of course, he took advantage of any opportunity to involve his family in outdoor activities. The boys especially were encouraged to partake in physical activity. He tried hard to find all kinds of things for us to do even during the winter. Until spring 1929, the family lived in a comfortable wooden house at 8 Saint-Joseph which later became 200 Lakeshore Road. It disappeared just before the end of the last century to make room for a big stone house.



There was a rather high storage shed next to the family home. It included a modest hen house that mother filled with little chicks that grew until late fall and then became a source of food for the family. To keep his boys busy during the winter months, Papa had the brainstorm of erecting a removable toboggan slide using the roof of the shed as a launching ramp. He enlisted the help of Uncle Auguste and an employee. As soon as there was enough snow, the boys made a level hardened track which went as far as a small semi-circular wood lot along the Bouchard river. We really enjoyed spending weekends and Christmas vacations with two, three, or four of us hanging on to a cable attached to the toboggan. It became a matter of pride to see who could slide the furthest. Papa and Maman were proud to see their offspring enjoying winter engaged in a healthy pastime. Of course, we were privileged because most children had only snowshoeing or sledding as pastimes. Skating was only beginning, and outdoor rinks were rare, at least in the smaller towns in Quebec.

I have to say that the area has changed so much over the past half-century that it is difficult to imagine the pleasure that we had tobogganing and sledding.

When we moved to 9 Saint-Joseph Street after our Décary grand-parents died, we lost our slide, which had been demolished. After several years, another primitive slide was built for a bobsled. There was a tool shed about 150 metres from the ancestral home near the Royal Montreal Golf Club. Papa decided to set up a launching ramp from the 6-meter roof. What inspired him to construct a bobsled? Although it was handcrafted, it was very solid. I think he saw a photo in a French magazine L'illustration. I remember having seen a bobsled in a race in the Alps; I guess it was a timed race. During the winter of 1936 -1937, Papa set up the slide. It was at the top of a steep slope that ended at the Bouchard River. Papa and Uncle Auguste had set the track towards the western boundary of the property. Remi and I were tasked with setting an iced track framed by solid walls to guide the sled which launched at full speed. Charles enjoyed controlling the steering wheel. The water that was needed was drawn from a shallow ditch fed by an under-ground spring and we carried it in pails to flood the track and the walls.



We had a dog named Fox who was our faithful companion and always had fun with us. He used to stand guard at the bottom of the track and then take off after his buddies. On one occasion, he made the mistake of trying to cross the track in front of an on-coming sled. He got an accidental kick from Charles who was steering the accelerating sled and wound up in a snowbank. He wasn't hurt but learned his lesson!

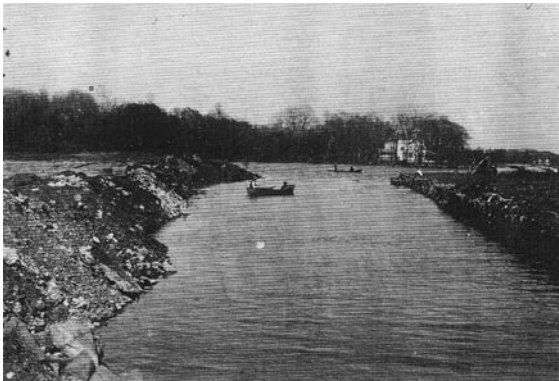
When I was a boarder at Collège de Saint-Laurent, my sledding season was rather short. It coincided with the Christmas holidays – from Christmas to the Epiphany (January 6). My best memory was a moonlit run at the beginning of January 1937. That evening, Uncle Ernest's children (he was a doctor in Lachine) were our guests. They did not have to be invited twice! What an experience to discover the emotions linked to a sport rarely practiced in Canada. And on a cold night with a full moon... That was the icing on the cake. After many runs, something happened which brought an abrupt end to the party. Charles was steering and lost control of the sled near the end of the run and it jumped the frozen parapet and crashed into the ditch. It's still an unsolved mystery why no one was injured. The runners which had absorbed the shock were broken and the steering wheel was bent. Once again, we got off lightly. I had planned to sled again the next day before heading back to my other life as a student boarder.



Collège de Saint-Laurent,

In fact, that August, I entered the Novitiate at Sainte-Geneviève de Pierrefonds. The unfortunate accident just described did not mark the end of the marvelous sport of bobsledding. It continued for awhile because we often discussed it when I had visitors at the Novitiate and the Seminary. It brought back happy souvenirs which stayed in my memory. In some ways, it was the best time of my life.

PS. Thanks to Thérèse, Hélène, and Rémi for helping me to recall these events.



Embouchure de la rivière Bouchard en Mai 1934
Mouth of the Bouchard River in May 1934



Embouchure de la rivière Bouchard au Parc du Millénaire en 2013
Mouth of the Bouchard River at Millenium Park in 2013

Photo: Pierre Boyer



DORVAL EN 1919 - il y a 100 ans

Extraits des procès-verbaux des réunions du conseil de ville en 1919

par Michel Hébert

Le 20 janvier 1919, les citoyens de la ville Dorval sont convoqués à une réunion au 24 Saint-Joseph pour les élections municipales. Les 7 postulants sont élus par acclamation, faute d'opposants. Le conseil est donc formé des membres suivants :

À la mairie : Charles C. Décary , bourgeois
Quartier Strathmore, siège # 1 : John Herbert Sargent, commis
siège # 2 : A.N. Carrière, cultivateur
Quartier ouest, siège # 1 : John William Norcross, gérant
siège # 2 : John Wilson McConnell, courtier
Quartier est, siège # 1 : Albert D. Décary, comptable
siège # 2 : Rodolphe Lefebvre, peintre

Voici quelques extraits des procès-verbaux des réunions du Conseil au cours de l'année 1919 :

Février : Le Conseil autorise l'abattage d'arbres 'inutiles' face au Forest & Stream Club.

Mars : Dans une lettre adressée au Conseil, le notaire A.S. Asley demande que la ville nettoie les berges de la rivière Bouchard.

Le Conseil vote pour autoriser un emprunt de 5 000 \$ à la banque Hochelaga pour subvenir aux dépenses courantes de la ville avant que la perception des taxes ne soit complétée.

Suite à la maladie d'un cheval de la ville on autorise le trésorier à procéder à l'achat d'un autre cheval pour le remplacer. L'achat d'une valeur de 235,00 \$ sera autorisé à la réunion de mars.

Avril : Au cours de cette séance, le Conseil autorise les modifications des taux des licences tel qui suit

- Voiture tirée par un cheval ou véhicule moteur : de 2 \$ à 4 \$
- Licence pour la garde d'un chien : de 2 \$ à 4 \$
- Licence pour un véhicule moteur commercial pouvant accommoder 3 personnes et plus: de 20 \$ à 40 \$ pour les épiceries, les boucheries et les marchands de bois & charbon.

Juin : Le Conseil demande au secrétaire de la ville de faire parvenir une lettre à M. H.L. McDougall l'avisant de réduire la vitesse excessive lorsqu'il utilise les rues de Dorval avec son véhicule moteur sans quoi il s'expose à des poursuites judiciaires. (... plus ça change, plus c'est pareil !!!)

Septembre : Le Conseil autorise le curé Nadeau de la paroisse de la Présentation à ériger une statue du Sacré-Cœur face à l'église sur la rue Décary (aujourd'hui La Présentation) en mémoire des soldats de Dorval qui ont combattu au cours de la Grande Guerre.

Cette statue a été démantelée plus tard sur les terrains de la paroisse au sud-ouest de l'église.

Décembre : La Citizens Association of Strathmore, avec le support du Club de hockey Les Canadiens de Montréal, demande à la ville de fournir l'eau et la lumière pour la construction de deux 'ronds à patiner', soit un dans l'est et un dans l'ouest de la ville.
Leur demande est approuvée.



350.01.49 BÉNÉDICTION DU SACRÉ COEUR EN 1921 ÉLEVÉ DEVANT L'ÉGLISE EN HOMMAGES AUX SOLDATS 1914-18



Winner Of The Esso Hockey Contest

MR. AND MRS. P. STOCK *Photo by NAEF*

Mr. Charlie Hodge, Goaler of the Montreal Canadiens, Mrs. P. Stock, Mr. Richard Verrier, Prof. Mr. P. Stock, winner.

ESSEO 631-0151 631-0755

PINE BEACH ESSO REG.'D

444 PINE BEACH BLVD.

The Dorval Reporter, March 6, 1958



DORVAL IN 1919 - 100 years ago

Extracts: Minutes of Municipal Council Meetings - 1919

by Michel Hébert

On January 20, 1919, the citizens of Dorval were invited to attend a meeting at 24 St. Joseph Street for the municipal elections. The seven candidates were elected by acclamation there being no opposition. The Council consisted of the following members:

Mayor: Charles C. Décary, burgher (i.e. citizen)	
Strathmore District, Seat 1: John Herbert Sargent, clerk	
	Seat 2: A.N. Carrière, farmer
Western District, Seat 1: John William Norcross, manager	
	Seat 2: John Wilson McConnell, broker
Eastern District, Seat 1: Albert D. Décary, accountant	
	Seat 2: Rodolphe Lefebvre, painter

These are a few extracts from the Council Minutes of 1919:

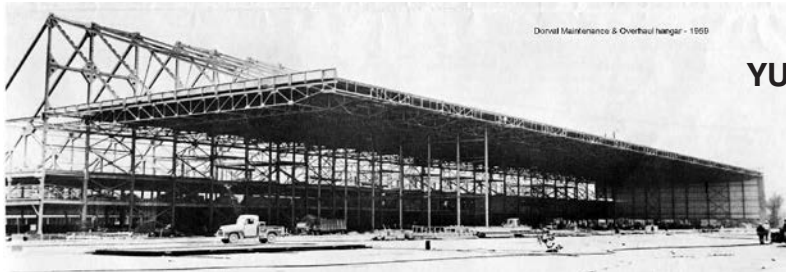
- February:** •The Council authorizes the felling of “useless” trees in front of the Forest & Stream Club
- March:**
- In a letter addressed to the Council, Notary A.S. Asley requested that the town clean up the banks of the Bouchard River.
 - The Council voted to authorize a loan of \$5,000 from the Hochelaga Bank to cover on-going expenses prior to the completion of the tax collection.
 - Because of the illness of a horse belonging to the Town, the Treasurer was authorized to proceed to the purchase of another horse to replace it. The cost of \$235.00 would be authorized at the next Meeting.
- April:** During this session, Council authorized the following increases to the cost of licenses:
- Vehicle drawn by a horse or motor vehicle: from \$2 to \$4
 - Dog license : from \$2 to\$4
 - License for a commercial motor vehicle accommodating 3 or more people or for grocers, butchers, and wood and coal merchants: \$20 to \$40
- June:** Council requests that the town secretary forward a letter to H.L. McDougall advising him that unless he reduce excess speed while using the streets of Dorval in his motor vehicle, he will be liable to criminal prosecution. (The more it changes, the more it stays the same!!!!)

September: Council authorizes Curé Nadeau of Présentation parish to erect a statue of the Sacred Heart in front of the Church on Décaré Street (today's La Présentation) in commemoration of Dorval servicemen who fought in the Great War. This statue was later moved onto the parish grounds, south-west of the Church.



Photo: Pierre Boyer

December: The Strathmore Citizens' Association, with the support of the Montreal Canadiens Hockey Club asked the town to provide water and light for the construction of two skating rinks to be situated in the eastern and western sectors of the town. The request was granted.



Dorval Maintenance & Overhaul hangar - 1959

YUL hangar d'entretien 1958

Ce hangar principal de la base d'entretien et de révision de Dorval est une prouesse technique. À peu près achevée en 1959, cette structure de 815 pieds de largeur par 110 pieds de hauteur était considérée à l'époque comme le plus grand projet en porte-à-faux du continent et pourra accueillir cinq avions DC-8. Les installations devaient être prêtes à accueillir le premier DC-8 de TCA. La construction de la base, qui couvre 18 acres sur un site de 84 acres, a commencé le 1er septembre 1958.

YUL Maintenance Hangar 2018



Photo: Dick Nieuwendyk

An arch technical feat is this main hangar in the Dorval Maintenance and Overhaul base. In nearing completion in 1959, the 815 foot long, 110 foot high structure was believed, at the time, to be the largest single cantilever project in the continent and will accommodate five DC-8 aircraft. The facilities were to be ready to accommodate TCA's first DC-8. Construction of the base, to cover 18 acres of the 84 acre site, commenced on September 1st, 1958

Jubilé des associations locales

Dorval s'enorgueillit de pouvoir compter sur plus de 70 associations locales qui œuvrent dans les domaines sportifs, culturels et autres. Certaines d'entre elles ont plus de 60 ans d'existence. La Société historique de Dorval est fière de souligner les jubilés de certaines d'entre elles pour 2019 :

- Société d'horticulture et d'écologie de Dorval 65 ans
- Le Club de danse sociale de Dorval 45 ans
- L'École de Ballet de Dorval 45 ans
- Les courses de boîtes à savon 40 ans
- L'Association des artistes de Dorval 40 ans
- Le Club de poids et haltères de Dorval 40 ans
- Schtroumphys et Schtroumpettes 35 ans
- La Troupe à Snoopy 35 ans
- La Société historique de Dorval 35 ans
- Les Amis de la bibliothèque de Dorval 15 ans



Nous leur offrons nos plus sincères félicitations et leur souhaitons.... longue vie.



Anniversaries of Local Associations

Over 70 community associations call Dorval home. They operate in sports, culture, leisure, and other areas. Several of these have been in existence for more than 60 years. The Dorval Historical Society is pleased to highlight and celebrate the anniversaries of the following associations in 2019:



- Dorval Horticultural and Ecological Society 65 years
- Dorval Social Dance Club 45 years
- Dorval School of Ballet 45 years
- Dorval Soap Box 40 years
- Dorval Artists Association 40 years
- Dorval Weight Training Club 40 years
- Smurfs and Smurfettes 35 years
- Snoopy's Troop 35 years
- Dorval Historical Society 35 years
- Friends of the Dorval Library 15 years

We extend our heartfelt congratulations and wish them continued success.

WEATHER FORECAST
Fair and cooler.
For complete weather reports see
page twelve.

The Gazette.

Temperature Yesterday
Max., 85; Min., 67
Same Date Last Year
Max., 86; Min., 72
Wednesday, July 13, at 100 years
MON. QUINQUAGESIMA SEPTIMA

VOL. CLXXIII No. 167

MONTREAL, THURSDAY, JULY 13, 1944—TWENTY PAGES

PRICE FIVE CENTS

BREAKS NON-STOP RECORD



This is the Canadian-built Lancaster bomber of the R.A.F. Transport Command which completed, yesterday, what is believed to be a record non-stop flight over the North American Continent. Carrying a maximum load of war freight, 13 passengers and a crew of five, it flew from Nassau, Bahamas, to the Montreal Airport at Dorval, a distance of 1,500 statute miles, in 5 hours, 35 minutes. The aircraft flew strictly according to flight plans and never exceeded normal long range cruising speed. It was in charge of a senior pilot of the R.A.F.T.C., Capt. Jack Bradley, of Golf avenue, Pointe Claire.

Les Legault dit Deslauriers

300 ans de présence à Dorval

Noël LeGoff (Legault) dit Deslauriers, né vers 1673, est le fils de Roch LeGoff et de Marie Galion. Il est originaire d'Irvillac, une commune située au sud-est de Brest en Bretagne. Noël LeGoff est arrivé à Ville-Marie (le Vieux-Montréal d'aujourd'hui) vers 1695 comme soldat, dans la Compagnie Franche de la Marine, sous le commandement de François Le Verrier de Rousson. Son surnom « Deslauriers » lui fut, de toute évidence, donné selon la tradition militaire de cette époque où chaque conscrit n'était connu et n'était appelé que par son surnom.

Le 18 novembre 1698, à la première église de la paroisse Notre-Dame (*église ayant précédé la présente basilique dans le Vieux-Montréal*), Noël LeGoff dit Deslauriers épouse Marie Besnard dit Lajeunesse, une *canadienne* née à Chambly, Québec, en 1678, fille de Mathurin Besnard dit Lajeunesse et de Marguerite Viard, *une fille du Roy*. Marie est alors veuve de François Gloria avec lequel elle a eu deux fils dont un seul survivra et sera adopté par Noël, selon leur contrat de mariage.



Photo: Dick Nieuwendyk

Probablement que Noël LeGoff connaissait déjà le couple Marie Besnard et François Gloria car les soldats de la marine hivernaient chez l'habitant, pour épargner les coûts d'intendance à l'état, où ils aidaient aux semailles, aux récoltes et aux travaux de la ferme.

Remarquez que l'on parle de Noël LeGoff. Qu'en est-il du patronyme **Legault** ? Or, il n'y a pas de Legault en Bretagne mais on y rencontre beaucoup de LeGoff qui est la francisation au fil des siècles du nom Ar Goff en pur breton. En breton, les double «f» à la fin d'un mot, d'un nom, ne se prononcent pas. Donc, LeGoff devient phonétiquement « LeGo ». Ainsi, dans l'acte de mariage, son nom est écrit textuellement « Le go ». C'est toutefois dans le contrat de mariage que le nom LeGoff dit Deslauriers est francisé en **Legault dit Deslauriers** par le notaire. Le nom **Legault** s'est écrit avec son surnom, **dit Deslauriers**, jusqu'au début du XXe siècle. Tous les Legault d'Amérique et plusieurs des Deslauriers sont les descendants de Noël Legault dit Deslauriers et de Marie Besnard dit Lajeunesse.

Marie et Noël vécurent d'abord une vingtaine d'années sur des terres situées sur le territoire actuel de Lachine : depuis la Rivière Saint-Pierre (là où se trouve aujourd'hui le Golf Meadowbrook) jusqu'à l'actuel Lasalle, un peu à l'est du Pont Mercier. Là, naquirent la majorité de leurs enfants.

En **1718**, profitant probablement de l'effet d'apaisement provenant du traité de la Grande Paix de Montréal, Marie et Noël déménagent alors la famille plus à l'ouest où ils acquièrent une terre de Pierre Aymard et de Marie Lalonde, à ce lieu-dit, La Présentation, à l'origine de la Cité de Dorval. Cette terre sera ensuite agrandie vers l'arrière par une concession des Sulpiciens en 1723. Morcelée en deux, cette moitié de terre en continu est vendue au fils Pierre-Noël en 1724.

Cette terre partait du lac Saint-Louis, à l'ouest de l'île Dorval, en direction nord-ouest jusqu'à, de nos jours, l'extrémité ouest des pistes de l'Aéroport International Montréal-Trudeau. De même, en 1719, les Sulpiciens concèdent à Noël et Marie une terre sur la Côte Saint-Rémy (aujourd'hui Montée Saint-Rémi et Boulevard des Sources) qu'ils vendent à leur fils Jean-Baptiste en 1724.

Marie et Noël auraient vécu à La Présentation jusqu'à leur décès; Noël en 1747, à environ 73 ans; Marie en 1760, à 82 ans.

Nos premiers ancêtres au Canada sont inhumés dans la crypte de l'église historique de la paroisse Saint-Joachim à Pointe-Claire, paroisse à laquelle ils appartenaient lors de leur décès; Dorval n'ayant été érigé en paroisse qu'en 1895.

L'Arboretum du parc de la Paix de Dorval est situé en partie sur cette terre ancestrale. En 2009, on y planta donc un érable de Norvège en mémoire de nos ancêtres Noël et Marie. De même, en juin 2018, une nouvelle plaque commémorative y fut dévoilée.



Église Saint-Joachim de Pointe-Claire
Photo: Dick Nieuwendyk

De plus, à Dorval, les édifices patrimoniaux, Manoir Legault et maison Legault-Allard ainsi que la rue Avila-Legault, entre autres, témoignent de la participation de leur descendance au développement de la Cité de Dorval. Encore aujourd'hui, plusieurs entreprises « Legault » ont pignon sur rue et sont florissantes à Dorval.

Marie et Noël eurent 14 enfants :

- Pierre-Noël (1699-1754)
- Jean (1701-1750)
- Jean-Baptiste (1702-1771)
- Marie (1703-1703 ou 1704)
- René (1705-1729)
- Joseph (1706-1762)
- Charles (1708-1777)
- Louis-François (1709-1775)
- Pierre (dit Le Gredin) (1712-1759)
- Marie-Josèphe (1713-1769)
- Suzanne (1715-1794)
- Rosalie (1717-1717)
- Marie-Anne (1718-1763)
- François-Marie (1721-1776)



Photo: Pierre Boyer

De qui descendez-vous ? Vous trouverez la réponse dans les archives de l'ADNLD, contenant plus de 66 000 entrées, les plus complètes disponibles actuellement.

Nous accueillons avec plaisir tout commentaire, adhésion, commandite à l'ADNLD (Association des Descendants de Noël Legault dit Deslauriers). Faites-nous part des pans de l'histoire des descendants Legault dit Deslauriers à Dorval que nous publierons. Merci.

www.legault-deslauriers.ca



Photos: Pierre Boyer + Dick Nieuwendyk

Legault dit Deslauriers

300 years in Dorval

Noël LeGoff (Legault) known as (dit) Deslauriers, was born in 1673, the son of Roch LeGoff and Marie Galion. He was originally from Irvillac, a district (*commune*) to the south-west of Brest in Brittany. He arrived in Ville-Marie (today's Old Montreal) around 1695 as a soldier in the Compagnie Franche de la Marine under the command of François Le Verrier de Rousson. It seems that his 'nickname' Deslauriers, was given to him, according to the military tradition of the time whereby each recruit was only known by his nickname.

On November 18, 1698, Noël LeGoff known as Deslauriers married Marie Besnard known as Lajeunesse, at the original Notre-Dame Parish Church (which preceded the current Basilica in Old Montreal). She was a Canadian born in Chambly, Quebec, in 1678, the daughter of Mathurin Besnard known as Lajeunesse and Marguerite Viard, une *fille du Roy*. Marie was the widow of François Gloria with whom she had had two sons. Only one had survived and he was adopted by Noël, according to their marriage contract.

Noël LeGoff probably already knew Marie Besnard and François Gloria because the soldiers of the Compagnie often spent the winter months with the local residents to save stewardship costs. They helped during the sowing and harvesting seasons and with farm workload.

We keep referring to Noël LeGoff. But what about the Legault family name? There were no Legault's in Brittany, but there were many LeGoff's. This francization of the name Ar Goff in pure Breton occurred over the centuries. In the Breton language, double ff's at the end of a word or a name are not pronounced. So, phonetically, LeGoff becomes 'LeGo'. We know that his name was written verbatim as 'Le go' in the original marriage certificate but the name LeGoff known as Deslauriers was francized as Legault known as Deslauriers by the local notary. The Legault name was written with its nickname Deslauriers until the beginning of the 20th century. All the North American Legault's and many Deslauriers are descendants of Noël Legault known as Deslauriers and Marie Besnard known as Lajeunesse.

For the first twenty years, Marie and Noël lived on land in what is now part of Lachine. It extended from the Saint-Pierre River (today's Meadowbrook Golf Course) up to today's Lasalle, just east of the Mercier Bridge. Most of their children were born there.

In 1718, probably taking advantage of the stabilizing affect resulting from the Great Peace of Montreal treaty (1701), Marie and Noël moved the family westward where they acquired land belonging to Pierre Aymard and Marie Lalonde. It was called La Présentation and became the birthplace of Dorval. A concession from the Sulpician Fathers in 1723 added to the rear of the property. Divided into two sections, this half of the continuous land was sold to their son Pierre-Noël in 1724.



Photo: Pierre Boyer

It extended from Lake Saint-Louis, west of Dorval Island, towards the north-west as far as the land now occupied by the western-most runways of the Montreal - Pierre Elliott Trudeau International Airport. In 1719 as well, the Sulpicians conceded land to Noël and Marie on Côte Saint-Rémy (today's Montée Saint-Rémi and Sources Road) which they sold to their son Jean-Baptiste in 1724.

Marie and Noël lived at La Présentation until their deaths. Noël died in 1747, approximately 73 years old, and Marie in 1760, at 82. Our first ancestors in Canada were buried in the crypt of Saint-Joachim Parish Church in Pointe-Claire. They were parishioners there until their deaths because Dorval only became a parish in 1895.

The Arboretum in the Peace Park in Dorval is partially situated on this ancestral land. In 2009, a Norwegian maple tree was planted there in commemoration of our ancestors, Noël and Marie. In June 2018, a new commemorative plaque was unveiled.



Maison André Legault-dit-Deslauriers

Photo: Dick Nieuwendyk

In addition, Dorval's heritage buildings, the Manoir Legault and the Legault-Allard house as well as Avila-Legault Street among others bear witness to the participation of their descendants in the development of the City of Dorval. Even today, several 'Legault' enterprises are established and flourishing in Dorval.

Marie and Noël had 14 children:

- Pierre-Noël (1699-1754)
- Jean (1701-1750)
- Jean-Baptiste (1702-1771)
- Marie (1703-1703 ou 1704)
- René (1705-1729)
- Joseph (1706-1762)
- Charles (1708-1777)
- Louis-François (1709-1775)
- Pierre (dit Le Gredin) (1712-1759)
- Marie-Josèphe (1713-1769)
- Suzanne (1715-1794)
- Rosalie (1717-1717)
- Marie-Anne (1718-1763)
- François-Marie (1721-1776)



Who were your ancestors? You can find the answer in the ADNLD archives which has more than 66 000 entries, the most complete currently available.

We welcome comments, membership, and sponsorship to the ADNLD (Association des Descendants de Noël Legault dit Deslauriers). Let us know about significant facts of the history of the descendants of the Legault dit Deslauriers in Dorval and we will publish them. Thank you!

www.legault-deslauriers.ca



THE DORVAL and DIXIE

reporter

Vol. 10 No. 21

Dorval, Quebec

Wednesday, May 26, 1965

5¢

Dorval Little League Parade . . .



Sergeant Eddy Kane and Michael Walsh raising the Flag.



Paul Vickers reading Little League Pledge.

On It's Way To The Field . . .

*Photos
by Naef*



Dorval Little League parade as it proceeds along Dorval Ave.



DETAILS ON PAGE 4

Parc observatoire Jacques-De-Lesseps

Un primeur au Canada pour les observateurs d'avions



par Dick Nieuwendyk

Ce parc est situé sur un terrain appartenant à ADM (Aéroports de Montréal) à l'intersection des avenues Halpern et Jenkins en face des pistes 24-L et 06-R. Il a été développé en collaboration avec les Veilleurs aéroportuaires (Airport Watch Association) grâce à un don de Bell. Il s'agit d'un véritable havre pour les passionnés de l'aviation.



Photo Dick Nieuwendyk



Photo courtoisie de l'ADM

Il y a plusieurs sites autour de l'aéroport pour observer les avions mais ce parc est le seul à avoir des espaces verts, des arbres et des arbustes, des bancs et des gradins ainsi qu'une butte en face de la piste qui permet aux amateurs d'aviation et les familles d'observer les arrivées et les départs des pistes 24-L / 06-R. Il y a des affiches pour aider le public à identifier les divers types d'avions qu'on peut trouver à YUL. Il y a aussi un vaste espace de stationnement ce qui permet aux familles

de faire des pique-niques pendant les belles journées d'été. Ce parc qui fait 975 mètres carrés (10 500 pieds carrés) est le seul désigné officiellement comme parc d'observation au Canada

De tous les aéroports au Canada, Trudeau International est probablement le plus actif pour les observateurs avec des douzaines de photographes et plus que 3 000 membres de Facebook parce que l'aéroport a plusieurs endroits d'observation près des pistes. Dorval a une communauté d'observateurs active et bien informée (incluant cet auteur) qui se rassemblent aux divers endroits près des trois pistes. Ils y vont pour prendre des photos, pour discuter de leurs passetemps avec d'autres photographes, pour partager des trucs, pour faire rapport de ce qu'ils ont vu récemment et pour partager des photographes d'avions intéressants. Ils écoutent des transmissions entre les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes avec des scanners radios. La plupart des observateurs tentent de voir autant d'avions d'un certain type ou catégorie tel que les avions d'affaires, commerciaux, militaires, et/ou de l'aviation générale.

Avec la technologie moderne, cette passion est partagée par beaucoup de gens dans le monde entier. C'est facile d'afficher des photos sur des forums en ligne ou sur des bases de données photos comme Airliners.net et FlightAware, ou Flickr, Twitter et Facebook et les amateurs peuvent admirer et échanger avec d'autres.



Photo courtoisie de l'ADM

Le Parc Observatoire Jacques-de-Lesseps a été inauguré en mai 2012 par les Aéroports de Montréal (ADM) pour commémorer le 70e anniversaire de l'aéroport. Les employés d'ADM ainsi que les représentants des Veilleurs aéroportuaires (Airport Watch Association) et Bell se sont joints à Christiane Beaulieu, Vice-Présidente ADM, Affaires publiques et Communications, pour souligner l'occasion.

Le parc porte bien le nom de Jacques de Lesseps, le pilote du premier vol en avion au Québec qui a eu lieu le 2 juillet 1910. Ce vol a décollé d'un endroit près du site où se trouve maintenant l'École secondaire John Rennie et a fait le tour du Mont-Royal, pour retourner à l'Ouest-de-l'Île, un vol de 50 kilomètres qui a pris environ 49 minutes.

Qui était Jacques de Lesseps ?

Il est né à Paris en 1883, le fils aîné de Ferdinand de Lesseps, un diplomate français, un entrepreneur, et bâtisseur du Canal Suez.



Fasciné par l'aviation, en 1909, il s'inscrit à l'école d'aviation Blériot à Issy-les-Moulineaux, une des banlieues de Paris. En décembre 1909, suivant seulement trois mois de leçons, il est devenu le premier pilote au monde à faire un décollage et un atterrissage de nuit. Il a obtenu son permis de pilote portant le numéro 26 le 6 janvier 1910. Au mois de mars de cette année, il a acheté un avion Blériot XI motorisé par Gnome qu'il a nommé Le Scarabée. Du 24 juin au 2 juillet 1910, le premier Congrès international de l'air au Canada a eu lieu sur l'île de

Montréal, rassemblant des aviateurs reconnus, venus principalement de l'extérieur du pays pour participer à 17 événements subventionnés par des compagnies connues. Les prix étaient accordés pour des concours de vitesse, d'altitude et de distance ainsi que pour le tour de piste le plus rapide avec passager.

Le site choisi était à Lakeside (le Pointe-Claire d'aujourd'hui) sur des terres appartenant à cinq fermiers et accessible par train, essentiel pour transporter les foules et les avions. Invités à participer, il y avait des parachutistes, deux pilotes de dirigeables et neuf aviateurs, incluant Jacques de Lesseps, qui avait traversé l'Atlantique en bateau avec deux avions Blériot XI's et son entourage – sa sœur et son frère, un médecin, et deux mécaniques.

Le 25 juin, le maire de Montréal, John James Edmund Guerin, a officiellement ouvert la compétition. Le samedi 2 juillet, de Lesseps a fait son premier vol aller-retour de 49 minutes et 50 kilomètres de Lakeside au centre-ville de Montréal.



Photo courtoisie de l'ADM



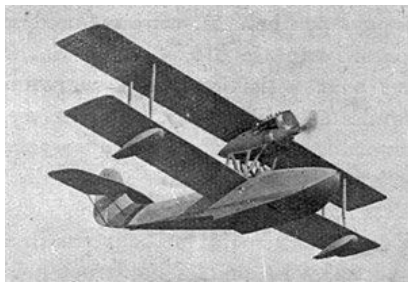
C'était le premier vol au Québec et un exploit qui a fait de lui un héros national. Les sages de la Réserve Mohawk des Six Nations de Kahnawake l'ont nommé membre honorable de leur tribu avec le titre de Tehanerahontsowaner (Le Chef aux grandes ailes). Ce premier congrès a terminé le 5 juillet. De Lesseps a effectué deux vols finaux à bord Le Scarabée.

Montréal n'était que la première étape de sa tournée en Amérique du Nord. Il a aussi effectué le premier vol an avion à Toronto. Pendant son séjour à Toronto, Sir William MacKenzie, le co-fondateur du chemin de fer Canadien du Nord l'a invité chez lui et lui a présenté ses trois filles. L'aînée était Grace qui avait 22 ans. En octobre les trois filles ont voyagé à New York où de Lesseps participait au congrès de Belmont, NY. C'est là, le 25 octobre que de Lesseps a invité Grace à prendre un vol sur Manhattan et la Statue de Liberté. C'était le premier vol au monde par une femme. Elle devenait donc la première Canadienne à voler. Ils se sont mariés l'année suivante.

En 1926, Jacques de Lesseps s'est installé à Gaspé, d'où il a dirigé les opérations de la CAF (Compagnie Aérienne Franco-Canadienne) et il effectuait des reconnaissances aériennes de la Péninsule gaspésienne. Entre 1926 et 1927, il a photographié plus de 80 000 kilomètres carrés du territoire. C'était le premier homme à voir la Gaspésie des airs.



Comte Jacques de Lesseps et
Comtesse de Lesseps (Grace MacKenzie
26 janvier 1911
Photo: Lavayette Ltd, London, England



Schreck FBA 21

Le 18 octobre 1927, à bord d'un hydravion Schreck FBA 21, par mauvais temps, de Lesseps et son co-pilote Theodor Chichenko sont disparus au large des côtes de Matane. Un mois plus tard, son corps a été trouvé sur une plage à Port-au-Port sur la côte ouest de Terre-Neuve et enterré à Gaspé selon ses souhaits. Le corps de Theodor Chichenko n'a toujours pas été retrouvé. En 1932, à l'instigation du gouvernement de Québec, un monument du sculpteur Henri Hébert honorant de Lesseps et son co-pilote a été dévoilé pendant une cérémonie présidée par Mgr F. X. Ross, le premier évêque de Gaspé.



Jacques-de-Lesseps Observatory Park

A first in Canada for aircraft spotters



by Dick Nieuwendyk

The Jacques-de-Lesseps Observatory Park, located on ADM-owned land at the intersection of Halpern and Jenkins avenues facing runways 24-L and 06-R, was developed in co-operation with the Veilleurs aéroportuaires (Airport Watch Association) and thanks to a contribution from Bell, is a haven for plane spotters.



Photo Dick Nieuwendyk

Of all the various plane-spotting sites around the airport, this park is the only one that has lots of open space, trees and shrubs, park benches, and bleachers, as well as a dirt mound facing the runway allowing aviation enthusiasts and families to see the departures and arrivals on runway 24-L / 06-R. There are signs helping the public identify the different kinds of planes that can be seen at YUL. And with plenty of parking around, the park has also been a favorite spot for family picnics during warm summer days. The 975-square-metre (10,500-square-foot) park is the only official plane-spotting park in Canada.

Of all the airports in Canada, Trudeau International is probably the most active for spotters, with dozens of photographers and over 3000 Facebook members because Montreal's airport has numerous spotting locations near the runways. Dorval has an active and knowledgeable community of plane spotters, (including the author of this article), who gather in various locations of Pierre-Elliott-Trudeau Airport's three runways. They go there to take pictures, talk about their hobby with other photographers, share tips, report on what they've seen recently, and share their photographs of interesting aircraft. They listen in on air traffic control transmissions and pilots' conversations using radio scanners. Most spotters attempt to see as many aircraft of a given type or category, such as business jets, commercial airliners, military and/or general aviation aircraft. And with today's technology, this passion is shared by many throughout the world. Photos can be posted on online forums or photo databases like Airliners.net and FlightAware, or Flickr, Twitter, and Facebook where enthusiasts can admire and interact with other spotters.



Photo courtesy of ADM

Beaulieu, ADM's Vice President, Public Affairs and Communications, to mark the occasion.

The park has been aptly named after Jacques de Lesseps, pilot of the first airplane flight in Quebec which took place on July 2, 1910. This flight took off from an area near where John Rennie High School is located today, circled Mount Royal, and returned to the West Island, a 50-kilometre flight that took about 49 minutes.

Who was Jacques de Lesseps?

Jacques Marie de Lesseps was born in Paris in 1883, the eldest son of Ferdinand de Lesseps, a French diplomat, entrepreneur, and builder of the Suez Canal. Fascinated by aviation, he enrolled in 1909 at the Blériot flying school of Issy-les-Moulineaux, a suburb of Paris. In December 1909, just three months after learning to fly, Jacques de Lesseps became the first airman in the world to take off and land at night. He



obtained his pilot's license numbered 26 on January 6, 1910. In March that year, he bought a Gnome-powered Blériot XI plane, which he named Le Scarabée.

Between June 24 and July 2, 1910, the very first International Air Congress in Canada was to be held on the island

of Montreal, bringing together well known aviators, mainly from outside the country, who would take part in 17 events sponsored by well known companies. Prizes would be awarded for speed, altitude and distance competitions, as well as a prize for the fastest lap around the field with a passenger.

The site chosen was at Lakeside (now Pointe-Claire) on land owned by five farms, and accessible by train, crucial to transporting the crowds and aircraft to and from the meet. Invited to participate were parachutists, two airship pilots and nine aviators, including Jacques de Lesseps, who had crossed the Atlantic by boat with two Blériot XIs planes and his entourage - his sister and brother, a doctor, and two mechanics.

On June 25, Montreal Mayor John James Edmund Guerin, officially opened the meet. On Saturday, July 2, de Lesseps made his famous 49 minute, 50- kilometer roundtrip flight from Lakeside to downtown Montreal and back to the West Island. This was a first in Quebec - a feat that made him a hero in Canada. Afterwards, the elders of the Six Nations Mohawk reserve of Kahnawake invited Jacques de Lesseps and made him a honorable member of their tribe, giving him the title of Tehanerahontsowaner (The Chief with big wings). This first aviation meet in Canada concluded on July 5 with de Lesseps making two final flights aboard Le Scarabée.

Montreal was only the first leg of his North American tour. He would also make the first flight by plane over Toronto. During his stay in Toronto, Sir William MacKenzie, the co-founder of the Canadian Northern Railway, invited him to his home and introduced him to his three daughters. The oldest was Grace (22). In October, the three girls travelled to New York, where de Lesseps was part of the Belmont, NY air meet. There, on October 25, 1910, he took Grace for a flight over



Manhattan and the Statue of Liberty, making her the first Canadian woman in the world to fly. They were married the next year.

In 1926, Jacques de Lesseps settled in Gaspé, from where he directed operations for the CAF (Compagnie Aérienne Franco-Canadienne), conducting aerial surveys of the Gaspé Peninsula. Between 1926 and 1927, de Lesseps photographed more than 80,000 square kilometers of territory. He was the first man to see the Gaspésie from the air.

On October 18, 1927, flying aboard a Schreck FBA 21 sea-plane, in bad weather, de Lesseps and his copilot Theodor Chichenko disappeared off shore near Matane. A month later, his body was recovered on a beach in Port-au-Port on the west coast of Newfoundland and interred in Gaspé according to his wishes. The body of Theodor Chichenko has never been found. In 1932, at the instigation of the Government of Quebec, a monument by sculptor Henri Hébert honoring de Lesseps and his co-pilot was unveiled during a ceremony presided by Mgr F. X. Ross, first bishop of Gaspé.



L to R - Ethel MacKenzie, Count Jacques de Lesseps, Grace MacKenzie, unknown, Don Fernando Messia y Stuart-FitzJames, 11th Count of Mora (brother-in law of the groom), Miss Mabel Meaghen



Schreck FBA 21



Notre sport national et ses origines à Dorval

Nous relatons ici certains faits marquants sur les origines de notre sport national à Dorval.

1912-1913 : Les Canadiens de Dorval est une équipe dorvaloise nouvellement formée.

1918 : Les Frères Maristes arrivent à Dorval pour enseigner le hockey aux garçons catholiques francophones.

1933-1934 : Première mention d'une équipe de hockey junior à Dorval.

1940 : Se trouve au parc St-Charles une patinoire partiellement éclairée où les jeunes du secteur peuvent s'amuser jusqu'à 19 h alors que le couvre-feu déclenché par une sirène localisée à l'Hôtel de Ville les invite à retourner chez eux.

1943 : Pour célébrer le 25e anniversaire de l'arrivée des Frères Maristes à Dorval, leurs anciens élèves forment l'association Amicale Mariste.

1944-1945 : Les Aigles de Dorval sont les champions de la Ligue Loisir.

1948 : Premier Festival d'hiver de l'école Saint-Joseph.

1950 : Le hockey à Dorval s'organise davantage grâce aux Frères Maristes. Plusieurs « ronds à patiner » voient le jour à Dorval, dont celui sur la rue Ducharme. La famille Reid de la rue Ste-Marie y aménage une patinoire dans leur cour arrière pour le bénéfice des nombreux jeunes du secteur.

1953 : Les anciens élèves des Frères Maristes fondent un club de hockey et jouent lors du Festival d'hiver de l'école Saint-Joseph.



Équipe Hurricanes des Old Timers



Les Canadiens de Dorval 1912-1913

Art. Desjardins, Sec. - A. Decary, Trés. - R.B. Décary, Prés. -
A.O. Legault, Ex-Prés. - E. Décary, Ex-Trés.
Fred Décary, Cap., C.P - R. Boyer, R. - A. Boyer, L.W. - H. Lavoie, C.
J.A. Loisseau, P. - F.D. Décary, G. - A. Desmarchais, R.W.

1954 : Une patinoire éclairée est installée à l'école Saint-Joseph.

1960 : Les ligues mineures de hockey s'organisent à Dorval avec des ligues locales.

1963 : Première mention d'une équipe intercity "Midget" à Dorval appelée les Dorval Jets.

1965 : Ouverture de l'aréna Dorval, offrant un environnement contrôlé et une meilleure surface de glace.

1965 : L'Association de hockey de Dorval est formée. Les équipes de Dorval (de Moustique à Midget) se nomment selon des types d'avions : Spitfires, Hurricanes, Viscounts, Vanguard, Comets et Falcons.

1966 : De jeunes sportifs (16 à 20 ans) de l'Ouest-de-l'Île de Montréal forment une organisation de hockey junior B, le West Island Hockey Club Inc., et affrontent d'autres villes.

1967 : Création du département des loisirs de la Cité de Dorval.

Septembre 1968 : Formation des Thunderbirds (couleur or) et Hawks (couleur rouge) dans la Ligue de hockey des Anciens de Dorval destinée aux joueurs de 35 ans et plus. Ils obtiennent une heure de glace hebdomadaire à l'intérieur, à l'aréna Dorval, au lieu de la glace extérieure de Pine Beach.

1969 : Les jeunes de 21 à 35 ans peuvent jouer dans la Ligue de hockey des jeunes de Dorval. Une équipe féminine de ringuette de Dorval reçoit des trophées et des médailles.

1971 : Première expansion de la Ligue des Anciens (divisions A et B).
Création de la Ligue féminine de hockey sur gazon.

30 août 1972 : Les joueurs de l'URSS arrivent à l'aéroport de Dorval pour affronter Équipe Canada au Forum de Montréal dans le cadre d'une série de huit matchs. Les joueurs canadiens sont alors les meilleurs joueurs de la LNH.

1976 : Achat d'un ancien hangar à avions pour en faire le centre sportif Westwood. Les West Island Flyers de Pointe-Claire et les Dorval Royals Hockey Club (auparavant les Dorval Jets) fusionnent pour devenir les West Island Royals (Junior B).

Mars 1978 : Ouverture officielle du centre sportif Westwood.

Saison 1982-1983 : Création de la Ligue féminine de hockey et de ringuette à Dorval.

1985 : Les Anciens de Dorval organisent un échange avec les Oldtimers Falmouth de Cape Cod aux États-Unis.

Réouverture de l'aréna Dorval célébré avec Youppi!



Échange Old Timers Dorval & Old Timers Falmouth (Cape Cod) Oct. 1985

1986 : Les Anciens de Dorval organisent leur premier tournoi sous forme d'une collecte de fonds pour aider des œuvres de charité et diverses associations sportives mineures.

1990 : Les Anciens de Dorval connaissent une seconde expansion avec trois divisions (A, B et C). Le Canada déclare le hockey comme l'un des deux sports nationaux.

2003 : La Coupe Stanley visite les Anciens de Dorval lors de leur tournoi célébrant le 35e anniversaire de la ligue.

2011 : Bianca Della Porta, Dorvaloise, remporte la Coupe Clarkson avec les Stars.

Saison 2011-2012 : Les Anciens de Dorval connaissent une nouvelle expansion avec quatre divisions (A, B, C et Early Birds).

Les informations contenues dans ce texte proviennent d'une exposition temporaire du Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval « Histoire de coupe » qui avait lieu du 1e novembre 2018 au 21 avril 2019.

Our national sport and its origins in Dorval

These are some of the events which have marked origin and growth of our national sport in Dorval.

1912-1913: The Dorval Canadiens team is formed.

1918: The Marist Brothers settle in Dorval to teach hockey to French Catholic boys.

1933-1934: First mention of a Junior hockey team in Dorval.

1940: There is a partially illuminated ice rink in St. Charles Park where young people in the area can have fun until 7 PM. The curfew is triggered by a siren at the Town Hall, inviting them to return home.

1943: To celebrate the 25th anniversary of the Marist Brothers' arrival in Dorval, their former students form an association called the Amicale Marist. (Old Boys)

1948: First Winter Festival at St-Joseph School.

1950s: Thanks to the Marist Brothers, hockey in Dorval gets better organized. Several "skating rinks" emerge in Dorval, such as the one on Ducharme street.

The Reid family on Ste. Marie Street set up an ice rink in their backyard for the enjoyment of the many young people in the area.

1953: Former students of the Marist Brothers establish a hockey club and play during the Winter Festival at St-Joseph School.



Hockey Team at St. Joseph School in 1951

1954: The skating rink at St-Joseph School is now lit by artificial lights.

1960s: Junior hockey leagues get organized in Dorval with local house leagues.

1963: First mention of an Inter-city hockey team in Dorval called Dorval Jets.



Dorval Arena

1965: Opening of the Dorval Arena, with a controlled environment and better ice conditions.

The Dorval Hockey Association is established. Hockey teams in Dorval (from Mosquito to Midget) are named after aircraft: Spitfires, Hurricanes, Viscounts, Vanguarders, Comets, and Falcons.

1966: Young sportsmen (ages 16 to 20) from the West Island create a Junior B hockey league, called the West Island Hockey Club Inc., and compete against other cities' teams.

1967: The Department of Leisure is created in the City of Dorval.

September 1968: Teams Thunderbirds (gold) and Hawks (red) form a league called Dorval Oldtimers, for players aged 35 and over. They get a weekly hour of practice in the Dorval Arena, rather than playing at the Pine Beach outdoor skating rink.

1969: Young players (ages 21 to 35) could play with the Dorval Youngtimers.

1971: First expansion in the Oldtimers League (divisions A and B).

Creation of the Women's Field Hockey League.

August 30, 1972: USSR players arrive at the Dorval Airport for a series of eight games against Team Canada. At the time, the Canadians are the best team in the NHL.

1976: Dorval buys a former aircraft hangar to build the Westwood Sports Centre.

Pointe-Claire West Island Flyers and Dorval Royals Hockey Club (former Dorval Jets) join to form the West Island Royals (Junior B).



Former aircraft hangar



Westwood Sports Centre - 1986

March 1978: Official opening of the Westwood Sports Centre.

Season 1982-1983: Creation of Dorval Ladies' Hockey and Ringuette League.

1985: Dorval Oldtimers organize an exchange with the Falmouth Oldtimers in Cape Cod, in the United States.

Reopening of the Dorval Arena with Youppi!

1986: Dorval Oldtimers organize their first tournament as a fundraiser for charities and minor sports leagues.

1990: Dorval Oldtimers expand again with three divisions (A, B, and C).

2003: For their 35th anniversary, the Dorval Oldtimers welcome the Stanley Cup.

2011: Bianca Della Porta, a Dorval native, wins the Clarkson Cup with the Montreal Stars.

Season 2011-2012: Dorval Oldtimers expand again to four divisions (A, B, C, and Early Birds).



Lakeshore Inter-City Champs - Front Row: L to R: B. Bellemare, B. Cullen, B. Edmunds, N. Lauren, L. Sopp.

Back Row: E. Alcock, P. Bissonnette, Y. Boyer, C. Tremblay, P. Labelle, R. Miller, E. Rouleau, P. Asselin.



Falcons Old Timers 1971-1972

The information contained in this text was part of a temporary exhibit held at the Dorval Museum "Hockey Cup History" which took place from November 1, 2018 to April 21, 2019.



Par Beverley Rankin

Sheldon Kagan – Impresario, Producteur, Mensch!

Sheldon Kagan est né sur la rue Saint-Urbain en 1950. Dès son plus jeune âge, son oncle, Irving, lui fait découvrir la musique du Big Band, qu'il adore et qui l'influencera toute sa vie, au point qu'elle en deviendra le centre. Son père rêvait de le voir devenir dentiste, comme son oncle, Harry Rosen. Pourtant, il quitte l'école à 15 ans pour devenir disc jockey à plein temps. Son père ne l'entendant pas de cette oreille, il préfère partir et se prendre un appartement. Il trouve du travail comme DJ pour des bals dans les sous-sols d'église, au YMHA, dans des écoles.



Sheldon et Buddy Rich

Peu à peu, il se bâtit un nom, travaillant même à l'Expo 67, en extérieur, près du Pavillon de la Birmanie; il y voit tous les grands noms ou les groupes populaires de l'heure comme Jefferson Airplane et les Grateful Dead. Puis, peu de temps après, il commence à devenir promoteur de spectacles, sur sa lancée pour devenir un grand impresario à Montréal! Il a fait ses débuts en commençant avec des groupes locaux comme JB and the Playboys, MG and the Escorts, et The Haunted. De là, il va à New York où, par l'entremise d'une compagnie de gérance d'artistes, il fait venir les légendaires Dizzy



Sheldon Kagan

Gillespie, Gene Krupa, l'orchestre Glenn Miller et Buddy Rich. Malgré sa jeunesse, il est reçu avec sérieux par le milieu, réussissant à devenir le plus jeune producteur à présenter des spectacles à la Place des Arts de Montréal, un haut fait avant l'ère d'Internet et des réseaux sociaux! Au cours des ans il fera venir des têtes d'affiche de la scène musicale à Montréal, dont : George Benson, Woody Herman, Billy Preston, Loggins et Messina, Bill Withers, Ravi Shankar, Dave Brubeck, Duke Ellington, Miles Davis, Dionne Warwick et les Commodores. Tous ces noms qui font rêver et qui ont ravi tant d'amateurs!

Non content d'organiser des concerts, Sheldon a continué à travailler comme DJ et à chercher à faire grossir ses affaires. Comprenant que quand on prépare son mariage, on cherche un DJ pour animer la fête, il a l'idée d'organiser un événement où on trouverait sous un même toit tout ce qu'il faut pour un mariage : robes de mariée, fleuristes, limousines et ... DJ, bien sûr! C'est ainsi que le premier Salon de la Mariée a vu le jour en 1980, pour se répéter chaque année pendant 35 ans.



Sheldon a aussi mis sur pied le Salon des Baby Boomers et le Salon Affaires de Montréal.

Sheldon a aussi rencontré sa femme, Linda Churchill, à une soirée de Noël de la Banque Royale à l'hôtel Windsor, où il était DJ. Ils se sont installés à Dorval en 1983, là où sont nés leur aînée, Marlene, en 1986, et leur fils Barry, en 1988. Sheldon a participé à maints événements à Dorval : la danse des bénévoles, les soirées pour les d'Anciens hockeyeurs de Dorval, le Club municipal de tennis, des bals au Parc Pine Beach, sans compter les innombrables mariages et réceptions au Centre communautaire Sarto-Desnoyers. D'ailleurs, qui à Dorval n'a pas dansé à l'une des soirées de Sheldon?



Sheldon et Linda

En 2015, Sheldon a 65 ans, il annonce sa retraite à la journaliste Jamie Orchard sur les ondes du réseau de télévision Global. Après 50 ans dans le show business, il trouve que le temps est venu pour lui de ralentir et de profiter davantage de sa famille et de ses petits-enfants. Déménager dans un condominium plus petit à Dorval supposait de donner sa volumineuse collection de disques. C'est le Collège Vanier qui a maintenant



ce trésor. Kathryn Greenaway a écrit dans La Gazette : «Le collège Vanier a une toute nouvelle bibliothèque, dont une des salles est consacrée à la collection Linda et Sheldon Kagan. Il a fallu quatre camions pour transporter tous les albums, cassettes et CD et deux ans pour les cataloguer.» Connue pour son excellent programme en musique, le collège Vanier a reçu avec enthousiasme ces 22 000 disques, statues et peintures d'archives.

Sheldon continue à redonner à sa communauté comme DJ et comme producteur de soirées au profit d'associations sans but lucratif de Dorval et de l'Ouest de l'île. Résident de Dorval depuis plus de 35 ans, Sheldon continue de profiter de tout ce que Dorval offre : espaces verts, proximité de l'aéroport et de la gare. Sheldon Kagan a été une personne marquante du monde du show business pendant 50 ans et un citoyen éminent de Dorval, véritablement des nôtres.

Mazel Tov, Sheldon!



Sheldon et Bo Didley - 1969



Sheldon Kagan - 1955



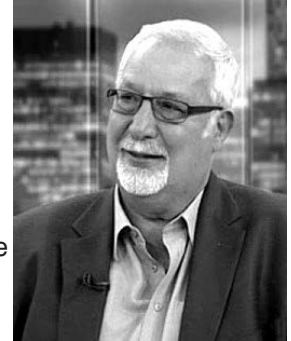
Russel Peters, Sheldon et Linda



by Beverley Rankin

Sheldon Kagan – Impresario, Event Producer, Mensch!

Sheldon Kagan was born on St. Urbain Street in 1950. At an early age, his uncle Irving introduced him to Big Band music which thrilled him and had a lasting effect on him. So much so that music became the focus of Sheldon's life. Although his father wanted him to become a dentist like his uncle Harry Rosen, he quit high school at the age of fifteen to become a full-time disc jockey. This did not sit well with his father, so Sheldon decided it was best to leave home and get his first apartment. He began working as a DJ at dance parties in church basements, the YMHA and at high schools. Slowly but surely, he made a name for himself. He even worked at Expo '67 as a DJ outside of the Pavilion of Burma. At Expo, he got to see all the big names like Jefferson Airplane and the Grateful Dead. Soon after, he began promoting live acts.



Sheldon Kagan



Sheldon Kagan and Duke Ellington - 1972

He was on his way to becoming a major impresario in Montreal! He began with local bands like JB and The Playboys, MG and the Escorts, and the Haunted. From there, he went to New York City and through an agency, booked the legendary Dizzy Gillespie, Gene Krupa, the Glenn Miller Orchestra, and Buddy Rich, to name a few. Although he was very young at this time, he was treated with respect in the business and in fact, was the youngest person to produce shows at Place des Arts. This was not an easy feat in the days before the Internet and social media! Over the years, he brought the following big-name musical stars to Montreal: George Benson, Woody Herman, Billy Preston, Loggins and Messina, Bill Withers, Ravi

Shankar, Dave Brubeck, Duke Ellington, Miles Davis, Dionne Warwick, The Commodores, among many others. So many amazing names that have thrilled so many listeners!



Salon de la Mariée

Besides producing concerts, Sheldon continued working as a DJ and looking for ways to grow his business. Figuring that every couple planning to get married needed a DJ to perform at their reception, he came up with the idea of organizing an event where you could find everything you needed for a wedding under one roof – bridal gowns, florists, limousines and a DJ. The first Salon de la Mariée was born in 1980! It went on to become an annual event for 35 years. He also produced the Salon des Baby Boomers and Salon Affaires de Montréal.

Sheldon met his wife Linda Churchill while deejaying the Royal Bank Christmas party at the Windsor Hotel. They moved to Dorval in 1983 and their first child Marlene was born in 1986, and son Barry in 1988. Sheldon worked at many events in Dorval over the years: the Volunteers' Dance, parties for the Dorval Oldtimers, the Dorval Tennis Club, dance parties in Pine Beach Park, and countless weddings and receptions at the Sarto-Desnoyers Community Centre. Who in Dorval hasn't danced at one of Sheldon's parties?



Sheldon and Linda



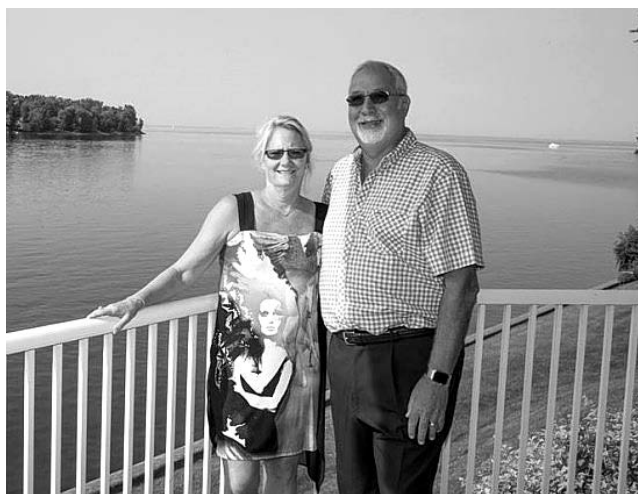
Sheldon with Jamie Orchard

In 2015, at the age of 65, Sheldon announced his retirement on Global Television with Jamie Orchard. He worked for fifty years in show business and felt it was time to slow down and enjoy his family and grandchildren. Downsizing to a smaller condo in Dorval, he had to give up his vast record collection which he donated to Vanier College. Kathryn Greenaway of The Gazette reported: "Vanier College has a spanking new library and one of its rooms is dedicated to the Linda and Sheldon Kagan Collection.

It took four trucks to transport Kagan's impressive collection of albums, cassettes and CDs to the library and two years to catalogue the items." With its impressive music program, Vanier College was thrilled to receive this massive music archive of 22,000 records, statues and paintings.

Sheldon continues to give back to the community by deejaying and producing shows for non-profit organizations in Dorval and the West Island. As a Dorval resident for over 35 years, he continues to enjoy all that Dorval has to offer with its green spaces and close proximity to the airport and train station. Sheldon Kagan was a household name in show business for fifty years and one of Dorval's own.

Mazel Tov, Sheldon!





Mlle Germaine Racine

Les mémoires de Germaine Racine

par Louise Dineen



L'autobiographie d'une historienne

(Germaine Racine était une des membres fondateurs de la Société d'histoire de Dorval en 1984. Elle a écrit ce qui suit en 1987.)

Je suis née à Pointe Claire en 1906. Papa était marchand général. Maman, une mère et épouse admirable, belle, brune, et très pieuse. La Sainte Vierge était son talisman et elle a communiqué cette piété à tous ses enfants. Les enfants? La douzaine avait dit Papa lorsqu'il s'était marié. Et, en est venue la douzaine -malheureusement 5 sont des anges au ciel. Les sept autres, tous vivants jusqu'en 1967, de 68 à 83. Pas forts, pas morts.

En 1913 après avoir passé quelques années à Lachine, nous arrivons à Dorval, et passons l'été dans un cottage que Papa avait fait construire, rue Martin tout à côté de la belle petite rivière Bouchard. En septembre, il faisait trop beau pour retourner à Lachine et nous avons hiverné ici à Dorval. J'y suis encore en 1987!

Je suis allée au couvent sur de la Présentation en septembre 1913 et l'année suivante à l'École Saint-Joseph (aussi sur de la Présentation, actuellement disparue) car c'était la guerre (1914) et les affaires avait changé à Lachine au commerce de mon père.

J'ai été heureuse rue Martin. Nous parcourions les champs. J'aimais la nature et nous avions un chat, chien, poule, pigeons, etc. Et que dire de Lassie, notre Poney ? De 1914 à 1920 Papa devint agent d'assurances – gérant du seul magasin à Dorval, Décary Ltd. En 1920, grand-père Cartier (maternel) prête 1 000 \$ et Oncle Charles Racine 1 000 \$, et voilà Papa et Maman ouvraient un commerce au 38 Boul Saint-Joseph (aujourd'hui Chemin du Bord du Lac) Nous demeurions au 2e étage du commerce que Papa dirigeait. Nous avons pu occuper le 2e de ce commerce.



Couvent des Soeurs Filles de la Sagesse en 1913

Maman, très active, ne voulait pas voir ses filles travailler à l'extérieur. En ce temps-là, les femmes restaient à la maison et le travail à l'extérieur était le fait de l'homme – lui seul gagnait la vie de la famille – nous étions en 1920 et nous avons été très affectés par la guerre 1914 -1918. Papa étant frêle, il n'avait pas pu aller travailler aux travaux de guerre qui étaient très bien payés durant cette période.

Avec ma sœur Lucette qui avait 15 ans, ils se sont mis à la tâche et réussi à bâtir un commerce très prospère. Cependant, l'année suivante Maman s'était épuisée vite à ce travail dur. Elle a dû s'arrêter ainsi que ma sœur très fragile. Alors c'est moi à 14 ans qui a dû les remplacer. J'étais devenu forte et on me fit comprendre qu'il fallait laisser mes études. Ce ne fut pas facile. J'avais **décidé** dans ma tête d'étudier toute ma vie, la géographie, l'arithmétique, l'histoire, etc. Ce que j'avais de la peine. Je voyais mes compagnes passer pour aller au couvent. La nuit je me rebelais toute seule. Le matin, je reprenais le collier.

Le crédit était la bête-noire du commerce dans ce temps-là et il fallait surveiller continuellement. Il y avait le mauvais crédit, ceux qui ne payaient qu'une fois l'an, et c'est moi qui en avais la responsabilité. J'y pris goût puisque j'y suis restée durant 24 ans.

Éventuellement en 1946, Papa, Maman et moi sommes déménagés rue Lilas tout près de notre église, qui fut le bonheur de mes parents qui s'y rendaient tous les jours. Les garçons étaient partis au collège; Lucette et Thérèse étaient mariées.

Mes parents avaient souvent la visite de vieux amis et parents et je les écoutais. Un jour Papa me dit "Toi qui aime tant l'histoire, pourquoi ne pas prendre notes de ce qui se dit autour de toi et ne pas en faire l'histoire de Dorval ? Et bien que tu écrives, tu vas y prendre goût. Ne te fais pas payer pour ce travail car ça te fait tellement plaisir que tu devrais les payer plutôt." Ce que j'ai fait.

Entre temps j'ai repris un commerce de lingerie avec une amie (Mlle. Hélène Vernier) durant 12 ans. Là aussi j'ai été heureuse et j'ai eu l'occasion de rencontrer des gens de Dorval jusqu'en 1962. À partir de ce moment j'étais à ma retraite forcée par la mort de maman et la maladie de Papa et là encore les vieux venaient jaser. Te souviens-tu ... etc., et ça parlait.

La visite aussitôt partie, je prenais note de ce qui s'était dit. Voilà un jour je me suis rendue à la Salle Gagnon (Archives de Montréal) tandis qu'un infirmier venait garder mon père malade. De la Salle Gagnon, je passais à la Bibliothèque municipale et ensuite chez l'archiviste des Pères Sulpiciens. J'avais une bonne amie Sr. Blanchard CND qui fouillait pour moi à la Maison Mère de la rue Sherbrooke. Notre ancien député, le Juge Elphège Marier, m'apportait des livres de la Bibliothèque d'Ottawa et je prenais des notes. J'en rêvais...



Juge Elphège Marier
1888-1978

Après le décès de mon père en 1965 et de mon beau filleul Gilles, à 16 ans, en 1966, il me fallut me reposer et l'Expo '67 fut ma principale distraction. Dès 1968, je me suis mise à la tâche et écrivis l'Histoire de Dorval. Je n'avais pas eu la préparation adéquate pour ce travail, cependant, avec l'aide de plusieurs bonnes bénévoles dont Mme. Theocharides

(ex-journaliste de Paris, épouse du Dr. Theocharides de l'Hôpital de Verdun) qui corrigeait fautes, expressions, etc., je suis venue à bout et aujourd'hui à 81, j'ai le plaisir de voir mes efforts servir à un historien de carrière qui publie l'appel de Dorval.



La Salle Gagnon (Archives de Montréal)

NDLR : André Duval, auteur de Dorval : Trois cents ans d'histoire reconnaît les contributions de Mlle Racine.



Germaine Racine's Reminiscences

by Louise Dineen



A Historian's Autobiography

(Germaine Racine was one of the founding members of the Dorval Historical Society in 1984.

She wrote this in 1987.)

I was born in Pointe Claire in 1906. Papa ran a general store. Maman was a remarkable mother and wife – a beautiful brunette who was very devout. The Blessed Virgin was her patron saint and she passed on this devotion to all her children. The children? When they were married, Papa had said that he wanted a dozen. Well, there were a dozen – unfortunately five of them are with the angels in heaven. The remaining seven are still alive in 1967, ranging in age from 68 to 83. Not dead but not strong.

In 1913, following a few years in Lachine, we came to Dorval to spend the summer in a cottage that Papa had had built on Martin Street near the lovely little Bouchard River. In September, it was too nice to go back to Lachine, so we spent the winter in Dorval. I am still here 64 years later!

In September 1913, I attended the Convent on Présentation Street and the next year, I went to École Saint-Joseph, which was also on Présentation but has since been demolished. I was happy on Martin Street. We roamed the fields. I loved nature and we had a cat, a dog, a chicken, pigeons, etc. And let's not forget Lassie, our Poney. This was the beginning of the War (1914) and my father's business in Lachine was not doing well. From 1914 to 1920, Papa became an insurance agent. He was the manager of the only Décary Ltd. store in Dorval.



École Saint-Joseph - ca 1921

In 1920, our maternal grand-father Cartier loaned 1,000\$ and Uncle Charles Racine, another \$1000, and voilà Papa and Maman opened a business at 38 Saint-Joseph (today's Lakeshore Road). We had been renting the second storey of the business that Papa had managed and we also occupied the second floor of the new venture.

Maman, who was very active did not want her daughters to work outside of the home. In those days, women stayed home, and it was the men's job to work outside in the world. Men were the bread winners. This was 1920 and we had been very affected by the 1914 -1918 War. Papa's health was delicate. He had not been able to participate in the war effort. Those jobs had been well paid.

Along with my sister Lucette who was 15, they succeeded in building a very prosperous business. However, by the next year, Maman had tired herself out doing this exhausting work. She had to stop and so did my fragile sister. And so, at the age of 14, I had to replace them. I had become strong and I was made to understand that I had to stop attending school. It wasn't easy.

I had already made up my mind to be a life long student - geography, arithmetic, history, etc. I was really devastated. I could see my friends walking by on their way to convent. At night, I rebelled by myself. The next morning, I went back to work.

Credit was the bane of business in those days and it had to be monitored on a regular basis. There was bad credit and some who only settled their accounts once a year. This was my responsibility. I must have enjoyed it because I stayed for 24 years.

Eventually, in 1946, Papa, Maman and I moved to Lilas Avenue, close to the Présentation Church. This made my parents very happy and they attended every day. The boys were away at boarding school; Lucette and Thérèse were married.

My parents often entertained old friends and relatives and I enjoyed listening to them. One day, Papa said “You love history so much, why don't you take notes on what we are discussing and write a history of Dorval? The more you write, the more you will enjoy doing it. But don't expect any payment for doing this - you will probably enjoy it so much that you should pay to do it.” So, that's what I did.

In the meantime, I ran a clothing store with a friend, Hélène Vernier, for 12 years. I was happy there also. I had the opportunity to meet many Dorval residents until 1962. At that point, I was forced to retire because of my mother's death and my father's illness. The older folk still came to visit our home and chat. Do you remember... etc., and did they talk! As soon as the visitors left, I wrote down what they had said. Then one day, a male nurse was hired to take care of my father. I started going to do research at the Salle Gagnon (Archives de Montréal). Then I went to the Municipal Library and later I visited the archivist of the Sulpician Fathers. I also had a good



Salle Gagnon (Archives de Montréal)



Municipal Library

Today: Maison du Conseil des arts de Montréal

friend, Sister Blanchard CND, who did some research for me at the Mother House on Sherbrooke Street. Our former member of parliament, Judge Elphège Marier, brought me books from the Ottawa Library and I took notes. I even dreamt about it...



Judge Elphège Marier
1888-1978

and wrote the History of Dorval. I was not properly prepared to take this on, however, I succeeded with the help of several good volunteers such as Mrs. Theocharides (former Parisian journalist and wife of Dr. Theocharides, of the Verdun Hospital) who corrected my errors, expressions, etc. Today at 81, I am pleased to see that my efforts are being used by a career historian who will finally publish the History of Dorval.

Note: André Duval, author of Dorval: Three Hundred Years of History acknowledges Miss Racine as one of his sources.

L'Association des artistes de Dorval fête ses 40 ans !



Tout a commencé par une poignée de sympathiques artistes de Dorval qui se sont regroupés dans une ambiance amicale pour le plaisir de peindre et de dessiner ensemble. Le cercle s'agrandit et l'Association des artistes de Dorval est inaugurée en 1979 alors qu'elle se compose d'une cinquantaine de membres. C'est en 1985 qu'elle devient une corporation sans but lucratif dont le nombre total de membres est limité à 125.



Aujourd'hui, ses 119 membres forment un groupe dynamique et bien actif au sein de la communauté dorvaloise. Grâce à la collaboration de la Cité, elle permet au public et à ses membres de développer un intérêt pour l'art et d'en faire l'expérience dans un contexte convivial. Ses activités concernent principalement la peinture, le dessin et la sculpture.

Son but est de promouvoir et d'encourager l'art dans la Cité en organisant diverses activités. Aussi, elle facilite l'échange d'idées et de techniques entre ses membres grâce à des ateliers et des discussions dirigées. Ses membres puissent bénéficier de privilèges tels que : des expositions, rabais sur matériaux, conférences, séminaires et ateliers, démonstrations, films et visites de galeries d'art. Aussi, chaque membre doit être prêt à offrir son aide lors des différentes activités. Toute personne peut devenir membre de l'Association. Toutefois, les résidents de Dorval bénéficient d'un privilège de priorité d'enregistrement. L'Association a le privilège d'utiliser certains locaux de la Cité et bénéficie de l'aide du Service des loisirs et de la culture. La Cité a mis à sa disposition un local dans le Centre communautaire Sarto-Desnoyers. De septembre à juin, les membres se réunissent mensuellement pour échanger de l'information et planifier des activités. Ils fêtent Noël avec un souper en décembre et l'assemblée générale annuelle a lieu en juin suivie d'un buffet amical. Récemment l'Association a proposé un projet à la Cité qui a ensuite réalisé de très belles améliorations. L'atelier est devenu plus pratique, agréable et propice à la création. Tous les membres peuvent utiliser l'atelier qui est à leur disposition au moins un jour par semaine.

L'atelier est également utilisé pour les cours de peinture et de dessin donnés par des enseignants et offerts par l'Association. Certains sont pour adultes; d'autres pour enfants et adolescents. Chaque printemps, tous les élèves sont invités à exposer leurs œuvres lors de **Studio Art Expo** qui a lieu au Centre communautaire. Le vernissage est ouvert au public.



De plus, tous les membres de l'Association ont le privilège de présenter une exposition personnelle à la bibliothèque de Dorval. Ceci agrémente le décor pour un mois.

Depuis de nombreuses années, l'Association présente diverses expositions ouvertes gratuitement au public. Tous les membres ont le privilège d'y participer pour le simple plaisir de l'expérience ou pour offrir leurs œuvres en vente. Elle ne retient aucun pourcentage sur la vente des œuvres et les revenus générés par ces événements lui permettent de verser des dons à différents organismes de charité de Dorval et de la région de l'Ouest de l'île.

En juin, *Plein'Art* a lieu au Parc Pine Beach. Les membres se regroupent afin d'exposer leurs œuvres sous des chapiteaux et accueillent le public dans une ambiance festive, accompagné de musique, de grillades et d'animation.

En octobre *l'Exposition d'automne* a lieu pendant deux semaines au Centre culturel Peter B. Yeomans. C'est un événement où les styles se marient à merveille permettant aux membres de s'impliquer dans la vie culturelle de la Cité, de découvrir le talent des autres et d'échanger sur des techniques d'art. C'est aussi une occasion pour les visiteurs de se divertir, de rencontrer les artistes ou même de s'offrir une œuvre originale. L'exposition débute par un sympathique vernissage offert au public et un prix est remis à l'artiste dont l'œuvre est choisie pour la publicité de l'exposition.

Au fil des ans, la Cité de Dorval a acquis une collection de tableaux réalisés par les membres. Ces œuvres sont exposées dans les différentes bâtisses de la Cité. Pour souligner le 125^{ème} anniversaire de Dorval en 2017, Les Amis de la bibliothèque de Dorval, la Cité et l'Association ont organisé un concours, ***Paysage de Dorval***. Les artistes étaient invités à présenter leur vision. 32 membres ont participé. Madame Rasa Zukauskas a gagné le concours et mesdames Julie Lafera et Sandra Howard Wright ont reçu une mention spéciale. Les Amis de la bibliothèque de Dorval ont fait imprimer des signets reproduisant ces toiles et les ont distribués dans les bâtisses de la Cité.

Octobre : Lors de ***La Journée de la culture*** organisée par la Cité, elle accueille le public pour offrir de l'information concernant ses activités. Elle s'implique également dans le ***Festival d'hiver*** pour le choix du dessin réalisé par un enfant de Dorval et qui sera reproduit sur les macarons du festival. Elle est aussi bien présente pour ***Dorval en fête*** et c'est avec joie qu'elle a remporté le prix du concours du plus beau kiosque victorien en 2017.

Cette année, l'Association est fière de fêter ses 40 ans. C'est grâce au travail bénévole de ses membres ainsi qu'à la collaboration efficace de la Cité qu'elle a pu accomplir ce parcours dynamique. Souhaitons que son aventure continue encore longtemps pour le plaisir de colorer et de célébrer la vie à Dorval !

*Rédigé par Chantal Ducharme pour
l'Association des artistes de Dorval*



The Dorval Artists Association is forty years old.



Photo: Dick Nieuwendyk

It all began with a handful of Dorval artists who came together to share the pleasure of painting and drawing together in a friendly atmosphere. The circle expanded, and the Dorval Artists Association was inaugurated in 1979 with 50 members. In 1985, it became a not-for-profit corporation with membership limited to 125.



Today, its 119 members are a dynamic, active group within the Dorval community. Thanks to the City's involvement, its members as well as Dorval citizens can develop an interest in art and live it in a warm and friendly context. Painting, drawing, and sculpture are featured.

Its mission is to promote and encourage art within the City by organizing various activities. It also enables members to exchange ideas and techniques during workshops and focus groups. Members enjoy privileges such as exhibitions, discounts on materials, conferences, seminars, workshops, demonstrations, films, and visits to art galleries. Each member must be willing to help during activities. Anyone can become a member; however, Dorval residents have priority.

The Association is privileged to use City facilities and benefits from services provided by the Leisure and Culture Department. The City has provided a space at the Sarto-Desnoyers Community Centre. From September to June, members get together monthly to exchange information and plan activities. They enjoy Christmas supper in December and the Annual General Meeting occurs in June followed by a friendly buffet. Recently, the Association made a proposal to the City and major improvements were made. The workshop is now more practical and conducive to creativity. All members can use it at least once a week. This workshop is also used for courses in painting and drawing given by teachers provided by the Association. Some are geared to adults; others to teens and children. In spring, all students are invited to exhibit their work during **Studio Art Expo** at the Community Centre. The vernissage is open to the general public.

As well, each member is privileged to have a personal exhibition at the Dorval Library. This enhances the Library decor for a month.

Over the years, the Association has presented exhibitions which are open to the public. All members can participate just for the experience or to sell their wares. There is no commission on sales and any revenue generated is donated to Dorval and West Island charities.



Photo: Dick Nieuwendyk

In June, it's **Plein'Art** at Pine Beach Park. Members get together to exhibit their work in tents and welcome visitors in a party atmosphere with music, BBQ's and entertainment.



The **Fall Exhibition** takes place in October at the Peter B. Yeomans Cultural Centre for two weeks. This event blends various styles, allowing members to become part of the cultural life of the City while discovering other peoples' talents and exchanging techniques. Visitors enjoy themselves, meet the artists, and sometimes, even treat themselves with a purchase. There is a vernissage the first day and a prize is given to the Peoples' Choice - most popular work as voted by the visitors. It is used subsequently in advertising for the Exhibit. During **La Journée de la culture** in October, it provides information to the public about its activities. It is also involved in the **Winter Festival**, selecting the best drawing by a Dorval child which is featured on Festival buttons. It also participates in **Dorval Celebrates** and was the proud winner of the prize for the best Victorian booth in 2017.

Other events have included **Art in the Park** which took place on City grounds and at the Community and Cultural Centres. Exhibitions of miniatures, **Small is beautiful**, and recently **Expo-vente 2017** were mounted in collaboration with the Dorval Weavers' and Potters' Guilds. These have been revised, improved, and modernized while respecting older traditions. For example, **Large Format** was presented which allowed members to exhibit large scale works for the first time.

The City has acquired a collection of paintings by members which are exhibited in various buildings.

To mark the 125th anniversary of Dorval in 2017, The Friends of the Dorval Library, the City and the Association sponsored a contest, Dorval Landscapes. Artists were invited to present their view of the area.

32 members participated. Rasa Zukauskas won the contest and Julie Lafera and Sandra Howard Wright received honorable mentions. The Friends printed bookmarks featuring the paintings which were distributed in City buildings.



Photo: Brian Roscoe

The Friends printed bookmarks featuring the paintings which were distributed in City buildings.

This year, the Association is proud to celebrate its 40th anniversary. It is thanks to its volunteer members and the efficient cooperation of the City that it has achieved this dynamic milestone. Let's hope that this adventure will continue for a long time, lending color and celebrating life in Dorval.

Rédigé par Chantal Ducharme pour l'Association des artistes de Dorval.

Club de poids et haltères de Dorval



En 1979, la fermeture de la salle de musculation à l'École secondaire Jean XXIII a occasionné une recherche pour un nouvel endroit pour ce programme parascolaire. Winston Roberts, gagnant du concours M. Canada (Canadian Bodybuilding Federation) en 1964 et 1972 et prof d'histoire à cette école était la ressource fondamentale pour ce programme parascolaire. À la suite de plusieurs discussions, la Cité de Dorval a offert de déménager le Club au sous-sol du Centre communautaire sur le chemin du Bord-du-Lac. Le coût de location était parfait : 0 dollars! L'École a fait don de l'équipement original qui a été transféré au nouveau lieu. L'objectif convenu était d'établir une salle qui aurait la capacité d'entraîner le corps au complet.



Le premier conseil d'administration consistait d'amateurs de musculation, d'haltérophilie, de dynamophilie, et de conditionnement physique. Nous étions unis par le fait que la musculation était la méthode la plus efficace et certaine pour l'établissement et le maintien de la masse musculaire et la puissance.

Le Centre communautaire a abrité le club pendant 38 ans malgré les contraintes d'espace. Chaque centimètre était utilisé au maximum et il y avait beaucoup de concurrence entre les divers groupes qui utilisaient l'endroit.

On doit remercier tous ceux qui étaient responsables pour la conception, la planification, et la construction de la facilité au complexe aquatique. Toutes les cases ont été cochées et les origines du Club ont été respectées dans un plan comprenant quatre sections : poids libres, équipements cardiovasculaires, zone d'entraînement fonctionnelle et des appareils de musculation sélectionnés.

Félicitations à Mike Clément, le président actuel et depuis longtemps, et Serge St. André, directeur du département de Loisirs et Culture de la Cité.

L'excellence et le succès n'arrivent pas par accident.

Christopher Scrase D.C.
Président fondateur du club.



Dorval Weight Training Club



In 1979 with the closure of the existing Jean XX111 weight training room, a search was prompted for a new home for the after school student program.

Winston Roberts, two-time winner of the Mr. Canada title (Canadian Bodybuilding Federation) in 1964 and 1972 and a history teacher at John XXIII High School was the core resource for the after-school program. Eventual discussions with the City of Dorval led to an offer to move into the basement of the Community Centre on Lakeshore Avenue. Rental cost was perfect (zero dollars) and the original equipment was donated by John XXIII and transferred to the new location. The agreed-upon goal was to establish a weight room providing capacity to train full body. This guided efforts to satisfy their physical equipment objective through donations, gifts, and home-made benches and equipment.

The first executive board consisted of enthusiasts from body building, power lifting, strength training and fitness health backgrounds. We were all united by the fact that weight training was the surest and most efficient method of building and maintaining muscle mass and strength.

This Community Center location was home to the club for the next thirty-eight years in spite of the space constraints where every square centimeter was used and competed for the comprehensive needs of all the diverse groups using the facility.

Credit must be given to those responsible for the two-year planning, designing and building of the new facility which ticked every box and respected the founding origins of the Club with a four-section design: free weights, cardio, a functional training zone and selectorized strength machines. Congratulations to Mike Clement, present and long-serving club president and to Serge St-André, Director of the Leisure and Culture department of the City of Dorval.

Excellence and success are not an accident.

Christopher Scrase, D.C.
Founding President Dorval Weight Training Club



Il y a cent ans - 1919 (MCMXIX)



par Louise Dineen

La pandémie de grippe (1918-1919) est reconnue comme la plus dévastatrice jamais enregistrée dans l'histoire du monde. Elle a tué plus de personnes dans un an que pendant les quatre années de la peste noire. La Première guerre mondiale a fait 16 millions de victimes; la pandémie, 50 millions. Un cinquième de la population du monde a été attaqué par ce virus mortel. La plupart

des morts avaient entre 20 et 40 ans et ils décédaient quelques heures après avoir contracté la maladie causée par le virus H1N1 comme en 2009.



Les soldats tricotant à l'hôpital

La pression et les défis de la guerre ont mené à l'élaboration de nouvelles techniques médicales. Une des plus importantes était le processus de la transfusion sanguine. Le remplacement rapide du sang perdu aidait à prévenir l'état de choc et la mort.

Des nouvelles méthodes pour traiter les fractures, l'extraction du métal des parties sensibles du corps avec des aimants, la désinfection des blessures et le traitement des conséquences horribles de gaz toxiques, tous ont favorisé des améliorations dans la médecine de combat. Presque 90 pour cent des soldats blessés ayant reçus des traitements médicaux ont survécu. Les médecins sont rentrés aux pays avec ces améliorations et ils ont utilisé leurs nouvelles connaissances pour traiter des patients civils dans d'innombrables communautés canadiennes.

6 janvier : Theodore "Teddy" Roosevelt, le 26^e président des États-Unis (1901-1909) est mort.

15 janvier : 'Le Grand déluge de mélasse' a eu lieu à Boston lorsqu'un énorme réservoir de stockage de mélasse (plus que 2 000 000 gallons) a éclaté à Boston, créant une inondation de 35 mph de mélasse. 21 personnes sont mortes et 150, blessés.

16 janvier : Le 18^e Amendement de la Constitution américaine autorisant la prohibition a été ratifié.

21 janvier : La partie nationaliste militante irlandaise Sinn Fein a créé

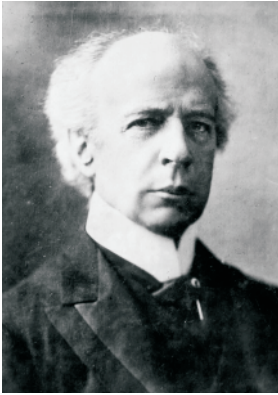


Theodore Roosevelt

son propre parlement à Dublin et a déclaré que l'Irlande était indépendante de la Grande-Bretagne, déclenchant ainsi la Guerre d'indépendance irlandaise.



22 janvier : Inauguration de la première ligne d'autobus à Montréal par la Montreal Tramways Company, ancêtre de la Société de transport de Montréal.



Wilfrid Laurier

17 février : Le Québec et le Canada ont pleuré la mort de l'ancien premier ministre Wilfrid Laurier, décédé à l'âge de 76 ans.

5 mars : L'Assemblée législative a adopté une loi autorisant les enfants à fréquenter les salles de cinéma.

29 mars : La Coupe Stanley: Montréal (NHL) & Seattle (PCHA) ont gagné deux parties avec une match nulle.

5 avril : La partie finale de la Coupe Stanley a été annulée. Le défenseur Joe Hall des Canadiens de Montréal venait de mourir de la grippe espagnole qui faisait des ravages au sein des équipes de hockey participantes. (La Coupe n'a pas été attribuée en raison de l'épidémie.)



Joe Hall

10 avril : Le référendum québécois sur la prohibition de l'alcool a eu lieu. Les Québécois se sont prononcés à 78 % contre la libéralisation de vente de bière, de vin et d'autres boissons alcooliques. La prohibition est finalement abolie le 1er mai 1921 avec la création de la Commission des liqueurs de Québec (SAQ).

19 avril : L'assemblée en France a décidé sur une journée de travail de huit heures.

24 avril : Dix mille ouvriers, comprenant les camionneurs, les déchargeurs de fret et les simples employés de la Canada Sugar, ont déclenché une grève à Montréal. Ils demandaient la reconnaissance syndicale et de meilleures conditions de travail.

8 mai : Edward George Honey a proposé l'idée d'un moment de silence en commémoration de l'Armistice de la première guerre mondiale.

4 juin : Les ouvriers des chantiers de la Canadian Vickers Limited (compagnie de construction aéronautique et navale absorbée par Canadair en 1944) à Montréal ont déclenché une grève générale. Parallèlement à eux, une grève a été déclarée dans plusieurs usines du Québec par solidarité envers les grévistes de Winnipeg qui avaient cessé le travail depuis plus d'un mois.

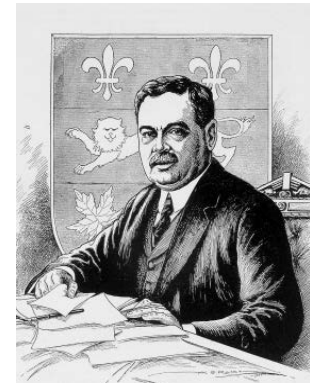
14-15 juin : Un Vickers Vimy, piloté par John Alcock et Arthur Whitten Brown, a traversé l'Atlantique sans escale de St. John's, Terre-Neuve à Clifden, Irlande.

23 juin : Le Parti libéral de Lomer Gouin a remporté les élections générales avec 74 députés élus contre 5 pour les conservateurs d'Arthur Sauvé.

28 juin : Le Canada et les nations alliées (incluant la Grande-Bretagne, la France, l'Italie et la Russie) ont signé le Traité de Versailles marquant la fin de la Première guerre mondiale. Le Maréchal Foch de la France a déclaré "Ce n'est pas une paix, c'est un armistice de 20 ans". La Deuxième guerre mondiale a débuté 20 ans et 64 jours plus tard.

6 juillet : Le ballon dirigeable britannique le R34 a atterri à Mineola, New York, terminant le premier traversier sans escale de l'Atlantique par un dirigeable.

21 juillet : Le dirigeable Goodyear s'est écrasé dans les puits de lumière de l'édifice de l'Illinois Trust & Savings à Chicago tuant 13 personnes.



Lomer Gouin

7 août : William Lyon Mackenzie King a été élu chef du Parti libéral du Canada lors de la convention du parti à Ottawa. Il a succédé à Wilfrid Laurier.

14 août : Georges L. Vézine, as français de l'aviation, a effectué le premier vol aérien de Québec à Montréal abord un Biplan Curtiss. Le projet a été commandité par l'Exposition provinciale de Québec.

22 août : Le Prince de Galles, futur Edouard VIII, était à Québec pour l'inauguration du pont de Québec.

10 - 15 septembre : Un ouragan dans les Florida Keys a tué 600 personnes dans le Golfe du Mexique, la Floride et le Texas.

28 septembre : Pour la première fois, un hydravion, le Seagull, a survolé le ciel de Montréal.

18 octobre : Pierre Trudeau, politicien et le 15e Premier Ministre du Canada est né.

28 octobre : La prohibition a commencé aux États-Unis lorsque le Congrès a voté pour le Volstead Act contre le président Woodrow Wilson.

28 novembre : L'américaine Lady Astor a été élu comme la première femme à la Chambre des communes du parlement britannique.

1 décembre : XWA (Experimental Wireless Apparatus), un poste de



transmission sans fil de Marconi à Montréal, a été accordé la première licence pour posséder une émission de radio.

Le 29 janvier 1902, CFCF (Canada's First, Canada's Finest), plus tard CIQC, a tout simplement arrêté la diffusion des émissions. Ainsi, la première et la plus ancienne station de radio, certainement en Amérique du Nord et possiblement au monde, s'est tu.

à être diffusée régulièrement

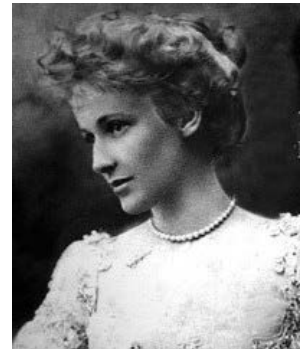
20 décembre : Le Canadian National Railway a été établi (le plus long du continent à 50 000km).



26 décembre : Babe Ruth a été vendu par les Boston Red Sox aux New York Yankees pour 125 000\$, le plus haut montant de l'époque.



William Lyon Mackenzie King



Lady Nancy Astor



George Herman "Babe" Ruth Jr.

100 Years Ago - 1919 (MCMXIX)



by Louise Dineen

The Influenza Pandemic of 1918-1919 is known to be the most devastating epidemic in recorded world history. More people perished in one year than during the four years of the Black Plague.

World War I claimed an estimated 16 million lives; the pandemic, 50 million. One fifth of the world's population was attacked by this deadly virus. It was most deadly for people aged 20-40 and many died within hours of contracting the virus. Since 2009, we recognize it as the infamous H1N1 virus.

New medical techniques had been developed in response to the pressure and challenge of World War I. One of the most important was the process of blood transfusion. The quick replacement of lost blood helped prevent the wounded from going into shock and dying. New methods of treating broken bones, the extraction of metal from sensitive body parts using magnets, the cleaning of wounds to avoid infection, and dealing with the horrific aftermath of poison gas all led to improvements in combat medicine. Almost 90 percent of wounded soldiers who received medical treatment survived. Doctors eventually brought home these improvements and used their newfound knowledge to treat civilian patients in countless Canadian communities.

January 6: Theodore Roosevelt, 26th President of the United States died. He was born on October 27, 1858 and served from 1901 till 1909.

January 15: The 'Great Molasses Flood' occurred when a large molasses storage tank (over 2,000,000 gallons) burst in Boston creating a 35 mph flood of molasses which killed 21 people and injured 150.

January 16: The Eighteenth Amendment to the United States Constitution, authorizing Prohibition, was ratified.

January 21: Irish militant nationalist party Sinn Fein created its own parliament in Dublin and declared Ireland independent of Great Britain, sparking the Irish War of Independence.



First bus in Montreal, a White truck converted by the Company's workers
This bus ran along Bridge Street in 1919

January 22: The first bus line in Montreal was inaugurated by the Montreal Tramways Company, the ancestor of the Société de transport de Montréal.

February 17: Quebec and Canada mourned the death of former Prime Minister Sir Wilfrid Laurier at 76 years old.

March 5: The Legislative Assembly of Quebec adopted a law allowing children to attend movie theatres.

March 29: The Stanley Cup- Montreal (NHL) & Seattle (PCHA) won 2 games each, with 1 tie.

April 5: The last game of the Stanley Cup was cancelled. Defenseman Joe Hall of the Montreal Canadiens had died from the Spanish Influenza which was wreaking havoc among the participating teams. The 1919 Stanley Cup was not awarded due to the epidemic.

April 10: The Quebec referendum on the prohibition of the sale of beer, wine, and other alcoholic beverages took place. 78 % of Quebecers voted in favor of the resolution but prohibition was abolished on May 1, 1921 with the creation of the Quebec Liquor Commission. (SAQ).

April 19: The Assembly in France decided on an eight-hour work day.

April 24: 10,000 workers, including truckers, freight handlers, and other employees of Canada Sugar went on strike in Montreal. They wanted union recognition and better working conditions.

May 8: Edward George Honey first proposed the idea of a moment of silence to commemorate the Armistice of World War I, resulting in the creation of Remembrance Day.

June 4: In Montreal, workers at Canadian Vickers Limited (an aircraft and shipbuilding company absorbed by Canadair in 1944) went out on a general strike. A strike was also declared in many other plants in Quebec in solidarity with strikers in Winnipeg who had not worked for over a month.

June 14–15: A Vickers Vimy flown by John Alcock and Arthur Whitten Brown made the first nonstop transatlantic flight, from St. John's, Newfoundland to Clifden, Ireland.

June 23: Lomer Gouin's Quebec Liberal Party won the general elections with 74 members. Arthur Sauvé's Conservatives elected 5 members.

June 28: Canada and the Allied Nations (including Britain, France, Italy and Russia) signed the Treaty of Versailles formally ending World War 1. French General Marshal Foch declared "This is not peace, this is an armistice for 20 years". WWII started 20 years and 64 days later.



Joe Hall



Vickers F.B.27 Vimy



July 6: The British dirigible airship R34 landed at Mineola, New York, completing the first transatlantic flight by airship.

July 21: The Goodyear Blimp crashed through the skylight of the Illinois Trust & Savings Building in Chicago, killing 13 people.

August 7: William Lyon Mackenzie King was elected leader of the Liberal Party of Canada at the convention held in Ottawa, succeeding Wilfrid Laurier.

August 14: French 1st World War flying ace Georges L. Vézine made the first flight from Quebec to Montreal in a Curtiss biplane, sponsored by the Quebec Provincial Exhibition.

August 22: The Prince of Wales, the future king Edward VIII, visited Quebec City to inaugurate the Quebec Bridge.

September 10 – September 15: The Florida Keys Hurricane killed 600 in the Gulf of Mexico, Florida and Texas.

September 28: The Seagull was the first hydroplane to fly in Montreal skies.

October 7: One of the first commercial airline companies KLM was founded in the Netherlands. It is the oldest airline still flying under its original name.

October 18: Pierre Elliott Trudeau, politician and 15th Prime Minister of Canada, was born.

October 28: Prohibition began as United States Congress passed the Volstead Act over President Woodrow Wilson's veto.

November 28: US-born Lady Astor was elected first female member of British House of Commons.

December 1: XWA (Experimental Wireless Apparatus) a Marconi station in Montreal, was granted the first official radio broadcast license. On January 29, 1922, at 7:02 PM, CFCF (Canada's First, Canada's Finest), later CIQC, simply stopped broadcasting and the first and oldest of radio stations, certainly in North America, and possibly the world, went silent.



Lady Nancy Astor



Heavyweight boxer Jack Dempsey speaks into the microphone at radio CFCF in 1922 during a stop in Montreal

Photo Credit: Library and Archives Canada C-066695



Marconi Radio Station, CFCF, formerly XWA, Montreal - 1922



December 20: Canadian National Railways was established (North America's longest at 50,000 km).

December 26: Babe Ruth was sold by the Boston Red Sox to the New York Yankees for \$125,000, the largest sum ever paid for a player at that time.



George Herman "Babe" Ruth Jr.

D'où vient le nom de nos rues?

Origine et signification du nom de nos rues

Recherche Germaine Racine

À Dorval, beaucoup de nos rues portent le nom d'une personne qui s'est distinguée ou qui a joué un rôle marquant dans le développement ou dans l'histoire de notre ville et dont nous avons voulu ainsi honorer la mémoire. Certaines autres rues ont été nommées simplement d'après des entités toponymiques, points de repère faciles pour les habitants (ex. Av. de l'Église, Bord-du-lac) et enfin, d'autres ont été nommées en groupe selon un thème, comme des fleurs ou des oiseaux. Dans les années 1970, après que le français ait été déclaré seule langue autorisée dans l'affichage public, les plaques de rue ont été changées et le français a remplacé l'anglais. (C'est ainsi que ce qui avait été la "Lakeshore Road" devint le "Chemin Lakeshore" dans les années 1970, pour devenir ensuite le "Chemin du Bord-du-Lac").



Voici un petit échantillonnage de noms de rue à Dorval :

ARTHUR FECTEAU (Rue): Arthur Fecteau (1910 - 1987) était un pionnier de l'aviation canadienne. Sa compagnie, A. Fecteau Transport Aérien, fournissait les postes de traite et les réserves indiennes, faisait la photographie aérienne, les évacuations médicales, et transportait le courrier, les prospecteurs, les arpenteurs-géomètres, les forestiers, les chasseurs, les pêcheurs, et le reste. Pendant les années 50, A. Fecteau Transport Aérien était la plus importante entreprise d'avions de brousse de la province de Québec, utilisant Beavers et Otters de Havilland. En 1967, la compagnie a été vendue à Québecair. En 1986, Québecair a été vendu à Canadian Pacific Airlines (CP AIR) devenu Canadian Airlines en 1987.



Arthur Fecteau

DE L'ÉGLISE (Avenue): L'Église de la Présentation est situé sur cette avenue.

GORDON (Place): James Alexander Gordon fut échevin de Dorval en 1893.

GUTHRIE (Avenue): Nom d'un industriel dont la famille fut des premières à avoir sa maison d'été à Dorval, au bord de l'eau au pied de la rue Girouard. Monsieur Guthrie, fils, attirait les visiteurs avec son jardin de tulipes. Il est décédé en 1988 et son domaine a été subdivisé pour y construire les résidences du "Boisé Girouard".

HALPERN (Avenue): M. Halpern était propriétaire de la terre no. 526 situé ici.

HYDEPARK (Avenue): Cette avenue fut probablement nommée en l'honneur du fameux parc Hyde à Londres en Angleterre. Hyde Park est également le nom d'une ville près de Poughkeepsie, NY où est situé le domaine (Springwood) de Franklin D. Roosevelt (32ième président des É.-U., de 1933 à 1945).

KINGSLEY (Avenue): Nom donnée par les contracteurs du projet résidentiel "Fairway Courts".

KIRKLAND (Avenue): Dr. Charles Aimé Kirkland de Ville St-Pierre était notre député libéral; provincial de 1939-1961. Sa fille, Claire Kirkland-Casgrain, lui succéda.



Charles-Aimé Kirkland

LAKE (Avenue): On présume que la vue du lac St-Louis a inspiré le nom de cette rue.

LAWRENCE EARL (Parc): Lawrence Earl fut échevin de Dorval 1956 - 1958.

MALCOLM (Cercle): Probablement du nom d'une famille Malcolm autrefois très actif dans Dorval.

McNICOLL (Croissant): Jacques McNicoll, vice-président de Colonial Construction à donné son nom à ce croissant.



Lawrence Earl

MICHEL JASMIN (Avenue): Michel Jasmin était un cultivateur prospère et le dernier maire de Municipalité de Côte-de-Liesse. Il fut partie du conseil de la paroisse de La Présentation avant l'annexion de cette municipalité à celle de Dorval.

NIGHTINGLE (Avenue) : L'explication suivante s'applique à tous les noms de rue portant des noms d'oiseau ou de fleur. À la fin du 19ième siècle, un agent immobilier de Montréal, M. Marciel, acheta deux lots de terrain à Dorval, l'un à l'ouest et l'autre à l'est de la ville. Revenant d'un voyage en France et ayant visité les jardins de Versailles, il en demanda les plans puis, au retour, subdivisa ses terrains de Dorval en donnant des noms d'oiseau au secteur ouest et des noms de fleur au secteur est.

O'CONNELL (Avenue): H.J. O'Connell, contracteur, demeurait sur cette avenue.

PRINCE CHARLES (Avenue): Nom du Prince de Galles, fils de la Reine Elizabeth II.

RIDDLE (Avenue): Nom d'une vieille famille très en vue vers 1900.

ROBIN (Avenue): Voir Nightingale.

RODOLPHE PAGÉ (Rue): Rodolphe Pagé (1906-1980) était un pilote éprouvant toutes les misères du monde à se trouver un emploi dans l'aviation. L'idée lui vint alors de construire son propre avion (baptisé l'Émerillon) avec lequel il effectua en 1934 une tournée de plusieurs villes du Québec pour se faire connaître. Pagé attira l'attention du curé Joseph Thibault de Grandes-Bergeronnes près de Tadoussac. Ce dernier cherchait à créer un service aérien à vocation humanitaire. Ensemble, les deux hommes jetèrent les bases de ce qui deviendra la Compagnie d'aviation Charlevoix-Saguenay. Le service opéra de 1937 à 1948, contribuant au transport d'un grand nombre de malades et de produits de première nécessité. À la fin des années 1950, Pagé est devenu un pilote de brousse et contribua à la renaissance de l'ancien aéroport militaire de Saint-Honoré.

ST-LOUIS (Avenue): Ainsi nommée d'après Louis Clément.

VIOLET (Avenue): Voir Nightingale.

WHITEHEAD (Terrace): Homme d'affaires de Montreal et ancien colonel des Victoria Rifles, Lieutenant-colonel Edward Ashworth Whitehead a construit une grande maison ici, près du lac, en 1903. Elle fut détruite par le feu en 1982.



Prince Charles



Rodolphe Pagé (left)
in front of l'Émerillon



Salon Maison Whitehead vers 1890
Musée McCord - MP-0000.2345.97

What's In A Street Name?

The origin and meaning of our street names

As researched by Germaine Racine

In Dorval many streets are named after distinguished or historical individuals to commemorate their contribution to the development of our city. Some streets are named for landmarks (ex. Ave de l'Église / Pine Beach) and others bear "bird" and "flower" names. During the 1970s, after French was declared the sole language for outdoor signage, English street names were changed to French in Quebec. (For example, what was once "Lakeshore Road" became "Chemin Lakeshore" in the 1970s, and later "Chemin du Bord-du-Lac").



The following is a small collection of street names in Dorval:

ARTHUR FECTAU (Street): Named for Arthur Fecteau (1910 - 1987), a pioneer of Canadian aviation. His company, A. Fecteau Transport Aérien, supplied trading posts and Indian reserves, carried out aerial photography, medical evacuations, mail carrying, transportation of prospectors, land-surveyors, woodsmen, hunters, fishermen, etc. In the 1950's, A. Fecteau Transport Aérien became the biggest bush operator in the province of Québec, flying mostly de Havilland Beavers and Otters. In 1967, the company was sold to Québécoir. In 1986, Québécoir was sold to CP Air which became Canadian Airlines in 1987.



Arthur Fecteau

DE L'ÉGLISE (Avenue): Named for the Church of The Presentation that stands on the north side.

GORDON (Place): James Alexander Gordon was a Dorval alderman in 1893.

GUTHRIE (Avenue): Named after Mr. Guthrie Jr., an industrialist whose family was one of the first to own a summer home on the lakeside, at the foot of Girouard Avenue in Dorval. Mr. Guthrie Jr. attracted many visitors with his tulip garden. After his death in 1988, his estate was subdivided for the construction of residences known as "Le Boisé Girouard".

HALPERN (Avenue): Named for Mr. Halpern, once the owner of property no. 526 located here.

HYDEPARK (Avenue): Probably named after Hyde Park, a famous park in London, England. Hyde Park is also the name of the town near Poughkeepsie, NY where the estate (Springwood) of Franklin D. Roosevelt (32nd President 1933-45) is located.

KINGSLEY (Avenue): Name given by the promoters of the "Fairway Courts" housing project.

KIRKLAND (Avenue): Named for Dr. Charles-Aimé Kirkland of Ville St. Pierre, who was a liberal member of the Legislative Assembly of Québec from 1939-1961. His daughter, Claire Kirkland-Casgrain, succeeded him.



Charles-Aimé Kirkland

LAKE (Avenue): It is presumed that the view of Lake St. Louis inspired the name.

LAWRENCE EARL (Park): Mr. Earl was a Dorval alderman from 1956 to 1958.

MALCOLM (Circle): Named for the Malcolm family that was very active in Dorval during the 1920s.

McNICOLL (Crescent): Jacques McNicoll was Vice President of Colonial Construction, the developer of this housing project.



Lawrence Earl

MICHEL JASMIN (Avenue): Michel Jasmin was a prosperous farmer and the last Mayor of the Municipality of Côte-de-Liesse Road. He was also a member of the Council of the parish of La Présentation.

NIGHTINGALE (Avenue): The same explanation applies to all of the streets bearing "bird" and "flower" names. At the end of the last century, Mr. Marcil (a Montreal real estate agent) bought two large plots of land in the east and west sections of Dorval. Returning from a trip to France with the plans of the Gardens of Versailles, he subdivided his land in a similar manner, with similar names - birds on the west and flowers on the east.



Charles, Prince of Wales

O'CONNELL (Avenue): H.J. O'Connell was a contractor who lived on this street.

PRINCE CHARLES (Avenue): Named for the Prince of Wales, son of Queen Elizabeth II.

RIDDLE (Avenue): A well known family in the 1900's.

ROBIN (Avenue): See Nightingale Avenue.

RODOLPHE PAGÉ (Street): Rodolphe Pagé (1906-1980) was a pilot who found it difficult to find a job in aviation. The idea then came to him to build his own plane (baptized l'Émerillon) with which he made in 1934 a tour of several cities of Quebec to make himself known. Pagé drew the attention of priest Joseph Thibault of Grandes-Bergeronnes near Tadoussac. The latter sought to create a humanitarian air service. Together, the two men laid the foundation for what would become the Charlevoix-Saguenay Aviation Company. The company was in service from 1937 to 1948, contributing to the transport of a large number of patients and necessities. In the late 1950s, Pagé became a bush pilot and contributed to the revival of the former military airport of Saint-Honoré.



Rodolphe Pagé (left)
in front of l'Émerillon

ST. LOUIS (Avenue): named after Louis Clément.

VIOLET (Avenue): See Nightingale Avenue.

WHITEHEAD (Terrace): Montreal businessman and former colonel of the Victoria Rifles, Lieutenant-Colonel Edward Ashworth Whitehead built a mansion here beside the lake in 1903, which was destroyed by fire in 1982.