

RICHARD “DICK”

Foley



RICHARD "DICK" FOLEY



Richard est né à Halifax en Nouvelle-Écosse, le 28 mars 1932. Il est le fils aîné de feu Richard A. Foley sr. et d'Imelda Fontaine. Dick avait un frère Robert, mieux connu sous le nom de "Bob", qui est malheureusement décédé le 23 juillet 2010 et une sœur prénommée Sylvia.

Voici de quelle façon les frères Foley en sont venus à s'intéresser à ce sport motorisé « le stock car ». Étant téméraires de nature, Dick et Bob avaient aménagé une petite piste de course sur la ferme, que leur père avait achetée, sur le boulevard Lévesque à St-Vincent-de-Paul, en 1949. Ils préparaient de vieilles voitures et organisaient des courses entre amis.



En 1953, les frères Foley firent leurs débuts, en tant que pilotes de course, à la piste Bouvrette Speedway de St-Jérôme, ainsi qu'au Drummond Speedway, un des plus anciens tracés du Québec, qui était situé sur le boulevard Bernard, à Drummondville. Il s'agissait d'ovales d'un demi-mille, en terre battue, qui sont passés à l'histoire avant d'être démolis depuis une cinquantaine d'années. Voyant l'intérêt et les belles performances de ses deux fils, le paternel a acheté un terrain d'une dizaine d'arpents,, borné par la Rivière des Prairies et le boulevard Lévesque, en face de sa ferme avec l'intention d'y construire une piste de course, dans le but de voir de plus près, évoluer ses deux fistons.

L'année suivante, Richard a cumulé les fonctions de promoteur et pilote au Rawdon Speedway, un tracé de terre battue situé à environ 80 kilomètres de Montréal. Durant les entr'actes, Richard avait retenu les services de Georges Griffiths, un audacieux cascadeur qui, au volant d'un bolide, s'adonnait à traverser des murs de feu ou d'épaisses colonnes de glace. Ce genre de spectacle était bien apprécié par la foule. Ce populaire cascadeur et pilote de course, qui était l'époux de sa sœur Sylvia, est décédé le 18 avril 2009.

A l'automne 1956, Richard avait un projet pour la construction d'un ovale asphalté d'un tiers de mille, avec inclinaisons de 18 degrés dans ses courbes. Il a contacté son ami Johnny Major, celui-ci étant à l'époque en étroite collaboration avec un bureau d'architectes. Une fois les plans et devis complétés ils en ont fait part au père de Richard, afin qu'il puisse en étudier tous les atouts.



Début 1957, Richard est intéressé par l'organisation américaine NASCAR. Après avoir étudié toutes ses caractéristiques, mais surtout les avantages, il a décidé de s'inscrire, le 17 février de la même année, à la quatrième course de la série NASCAR Grand National Composé de 39 tours pour 160 milles, cette épreuve présentée sur la plage de Daytona. Cette piste de 4.1 milles avait la particularité d'avoir été construite sur une portion pavée et l'autre section sur le sable. Ce légendaire tracé unique en son genre a servi à établir des records mondiaux de vitesse. C'est au volant de sa Chevrolet 1956 ayant déjà appartenue à Marshall Teague et portant le no : 61 que Richard avait accepté de prendre le départ à la 56^e position et a terminé au 48^e rang. L'année suivante, avec la même voiture plus précisément le 23 février 1958, Richard a pris part à une autre épreuve NASCAR Grand National. Après un départ de la 13^e place, il a franchi la ligne d'arrivée en 19^e position.



Durant l'été 1958, Richard, accompagné de son père Richard sr. et d'un ami du nom de Johnny Fasciano ont rencontré Bill Frances en Floride dans le but d'obtenir une franchise NASCAR à Montréal. Ils en ont profité par la même occasion pour aller visiter le tri-ovale de Daytona qui était en construction.

«The Great American Race»

Ces deux prestations lui ont valu en 1959 d'être le premier et le seul Canadien à être invité à la prestigieuse course que l'on a surnommée «The Great American Race». En raison de problèmes mécaniques, Richard n'a pas été en mesure de se qualifier et a été contraint d'avoir recours à la course de la dernière chance, dans laquelle il avait à se mesurer à des adversaires de taille pour cette ultime confrontation. Parmi ceux-ci, on remarquait Fireball Roberts, Buck Baker, Curtis Turner, Tim Flock, Jack Smith et de nombreux autres. Après avoir manœuvré de brillante façon, il a terminé en quatrième position. Suite à ce bon résultat, Richard s'est vu décerner la 44^e place sur la grille de départ composée de 59 partants dans ce fameux Daytona 500. Occupant la quatrième position après 70 passages, Richard qui était aux commandes d'une Chevrolet 1959 portant le numéro 66, a dû entrer aux puits en raison d'un problème de surchauffe. Vingt minutes plus tard, il est revenu sur la piste pour terminer 32^e devant de valeureux pilotes tels que ; Richard Petty, Bobby John, Fireball Roberts et Tiny Lund .La vitesse moyenne enregistrée lors de cet événement avait été de 135,521 mph.

Un bulletin NASCAR de la division Sportsman, regroupant toutes les pistes affiliées tant au Canada qu'aux États-Unis pour le championnat de 1959, démontre que Richard Foley était classé au 25^e rang avec 1372 points sur un peloton de 145 coureurs. Il avait ainsi devancé, Dick Goodell, Waddington, NY(1362), Frank Hodge, Montréal, CAN (1292), Bobby Isaac, Newton, NC(1252), Buck Holliday, Waddington, NY (1224), Gilles Brochu, Montréal, CAN (1206), Ralph Earnhardt, Kannapolis, NC (1076), Ernie Reid, Massena, NY (994), Jimmy Thompson, Monroe, NC (758), Jean-Paul Cabana, Laprairie, CAN (854) et Bob Foley, Montréal, CAN (758).



Au printemps de 1959, Richard Foley père avait toujours en sa possession les plans de son fils Dick, mais après évaluation, il a modifié ceux-ci et a fait construire une piste d'un tiers de mille avec des courbes de seulement six degrés d'inclinaison. Vu que l'endroit était situé près de la Rivière des Prairies, il lui a donné le nom de Riverside Speedway. Le fait marquant de cette année d'ouverture fût, sans contredit, la présentation du Grand National NASCAR où, Richard a terminé l'épreuve en quatrième position, après avoir vu les Américains, Rex White, Jim Reed et Dick Dickinson le priver d'une place sur le podium d'honneur. En plus d'être un participant plus que régulier au Riverside Speedway, Richard était également présent au Bouvrette Speedway de St-Jérôme, à l'autodrome Drummond, ainsi qu'au Québec Modern Speedway.

Le 12 février 1960, Richard, au volant de sa Chevrolet 1959, avait ravi la 12^e position à l'issue d'une épreuve de 100 milles lors d'un Grand National à Daytona. Il avait eu raison de pilotes chevronnés tel que Buddy Baker, Dave Pearson, Red Farmer, Larry Frank Tiny Lund et Marvin Panch dont le fils a couru plus tard dans la série ACT.



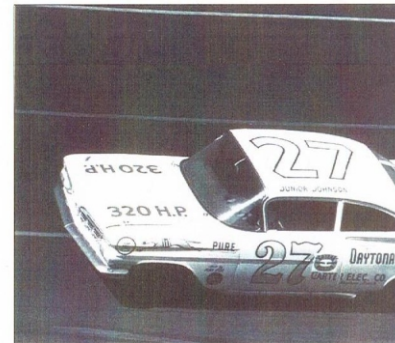
« The Big One »

Le 13 février 1960, au Daytona International Speedway, Richard a participé à la célèbre course de 250 milles regroupant 73 voitures, composées de 22 de la classe sportsman et 51 de la classe modifiée. Dick au volant de sa Chevrolet 1957 portant le no: 66 était parti de la 16^e position et avait entrepris une remontée lorsque, subitement en sortant de la courbe numéro quatre, sa voiture a dérapé dans le gazon. Richard a très bien manœuvré, a évité tous les obstacles et, sans avoir touché à aucune voiture, il est rentré aux puits de ravitaillement pour faire vérifier sa voiture. Ses poursuivants ont été moins chanceux car 37

1. North Carolinian Junior Johnson won 50 races in a storied NASCAR career. His first triumph in a Chevrolet came on February 14, 1960, when he wheeled a year-old Biscayne to victory in the second annual Daytona 500. 2. Johnson used the then-new discovery of "drafting" to hang with the leaders as their cars worked hard to overcome wind resistance. Here, he outruns Curtis Turner's '60 Ford Starliner. Johnson took the lead eight laps from the end when leader Bobby Johns spun in his Pontiac. 3. Johnson pulls away from Richard Foley's 1959 Impala (66), Herb Tillman's '60 Impala (39), Joe Lee Johnson's Starliner (77), and Joe Caspolich's '60 Ford Thunderbird (61). John Masoni, owner of the winning number 27 Chevy, donated the net prize money to charity.



1



2

voitures se sont tamponnées dans un carambolage monstre dont 24 très endommagées ont été dans l'impossibilité de revenir en piste et huit pilotes ont été transportés à l'hôpital heureusement sans blessures graves. À la relance de l'épreuve notre valeureux pilote a dû repartir de la dernière position et a piloté d'une façon fort spectaculaire pour terminer au 10^e rang du combiné des deux catégories mais s'est classé bon troisième de la division Sportsman. Cette fameuse épreuve est passée à l'histoire pour avoir été le plus grand carambolage de l'histoire de NASCAR à ce jour. Un fait à noter le conducteur du véhicule de tête (pace car) était nul autre que Bill France.

NASCAR u.s. (Division Modifiée) de 1960, pour la course au championnat dont 134 pilotes étaient inscrit dans cette catégorie, on retrouve sur un pied d'égalité les frères Dick et Bob Foley au 19^e rang avec 1826 pts chacun, suivi dans l'ordre des noms aussi célèbres que Red Farmer FLA. 1794 pts, Jimmy Thompson N.C. 1662 pts, Bubba Far Augusta C.A. 1514 pts, Lucien Champagne Laval Can. 1508 pts, Wally Dallenbach E.Brunswick N.J. 1364 pts

Selon le bulletin de «NASCAR U.S.» du 15 octobre 1960, Richard a remporté son premier championnat de la classe modifiée au volant de son fameux "Lucky Seven" au Bouvrette Speedway de St-Jérôme. Il était suivi de Gilles Dutilly no : 80, Gérard Major F57, Frank Hodge avec son Mohawk Chief, Gilles Brochu, B14, Bob Foley no : 11 et plusieurs autres. Toujours selon ce bulletin de la même année Dick c'était classé en deuxième position du championnat au Drummond Speedway de Drummondville étant devancé par Gilles Dutilly un grand champion de cette décennie.



En 1961 au volant de son «Rebel» Modifié il a décroché le championnat du Québec Modern Speedway et celui du Riverside Speedway de Laval. Dû au fait qu'il a trois championnats à son crédit, Dick a remporté un nombre imposant de victoires et de positions avantageuses durant sa courte mais brillante carrière. Ses résultats très impressionnants se retrouvent dans les archives de l'équipe Foley Motors Sport de l'époque. Durant cette même période, Dick au volant de sa Chevrolet 1936, identifiée par les lettres GM, s'est illustré en participant à plusieurs programmes de courses de la classe sportsman qui étaient présentés au Fury Speedway. Cet ovale d'un tiers de mille pavé était situé au coin du Boulevard Labelle et Dagenais à Fabreville Laval. Cette piste a été démolie à l'automne 1963.

Au printemps 1962, Richard s'est retiré de la compétition comme pilote, mais avec l'expérience qu'il avait acquise lors de ses participations sur le légendaire ovale de Daytona, Dick voulait sortir des sentiers battus et améliorer les conditions du stockcar québécois, surtout du côté sécurité des pilotes, et à l'embellissement des voitures. Il a contacté son ami le journaliste Pierre Gorse pour former une association. Ils ont mis sur pied L'I.A.R.A. « International Auto Racing Association ». Presque la totalité des pilotes actifs de l'époque ont accepté de se joindre à cette association. Après quelques séances d'information, les courses ont débuté, mais durant la saison, Richard n'était pas entièrement satisfait de la collaboration de certains pilotes à s'adapter aux nouveaux règlements, et, voyant le manque d'intérêt de leur part, Richard et Pierre ont dû mettre un terme à cette association. En 1963 Dick est retourné à son emploi comme spéculateur en développement immobilier.



En sabbatique pendant quatre ans, voilà qu'en 1967, un mécanicien du nom de Dick Marks qui demeurait à Hemmingford, près du poste frontalier de Lacolle, a proposé à Richard d'acheter une Chevrolet 1955 qui était montée pour la course et pratiquement prête à mettre sur la piste, tout ceci accompagné d'un prix dérisoire. Dick a acheté cette voiture et l'a préparée comme lui seul en était capable, puis l'a inscrite dans la course de 50 tours du samedi 26 août au Riverside Speedway de Laval. Il en est sorti le grand vainqueur. Pour prouver que cette belle victoire n'était pas le fruit du hasard Dick s'est présenté le samedi suivant, soit le 2 septembre 1967, avec cette voiture Chevrolet 1955 portant le no : 88 au Québec Modern Speedway, où régnait en maître, un groupe de pilotes qui défendaient chèrement leurs couleurs avec les frères Lessard en tête, dont Jack en particulier. Comme Richard avait déjà remporté un championnat sur ce tracé asphalté d'un tiers de mille, Il n'a eu aucune difficulté à prouver qu'il était encore de calibre en se méritant deux victoires sur trois, dont l'une dans l'épreuve principale. À la fin de la soirée, Dick a eu une grande surprise, lorsque René Bussière, un des co-propriétaires de la piste, lui a offert d'acheter cette voiture. Le prix n'a jamais été dévoilé mais chose certaine Dick n'a pas refusé cette offre.

Deuxième association

De retour au stock-car à l'automne 1968, c'est à titre de promoteur qu'il avait décidé d'œuvrer. Richard a rencontré Anatole Lavoie, qui était propriétaire et promoteur du Sportsman Speedway de St-Eustache, un ovale asphalté de quatre dixièmes de mille situé sur la route 148, dans les limites de la ville de St-Eustache. Il y a eu entente entre les deux parties et Richard avait même offert d'acheter le tracé. D   au fait que le stock-car n'était pas à son plus haut niveau durant les années '60 sur les pistes de bitume au Québec, plusieurs excellents pilotes avaient opté pour faire campagne en sol américain. Voyant cette situation plutôt alarmante, Richard a voulu, une fois de plus, regrouper tous les pilotes disponibles en fondant à nouveau, une association.

Avec l'expérience déjà vécue lorsqu'il avait été président de l'association I.A.R.A. en 1962, notre bon ami ne voulait pas rater cette nouvelle occasion. Il a fondé NASCAR Québec au printemps de 1969 avec des collaborateurs expérimentés. Il a su intéresser le journaliste et chef de pupitre, Yvon Larrivée, du Journal de Montréal, d'être son adjoint au montage de la structure et d'être le responsable de la publicité et des relations publiques, Roger Claridge comme inspecteur technique, Hazel   mond a été nommée secrétaire-trésorière, Annette   mond marqueuse officielle et Albert   mond en tant que commissaire. La saison a débuté comme prévue et tous les effectifs étaient en place. Sur un calendrier de 10 programmes, qui avaient été annoncés, huit ont été annulés ou remis à cause de la mauvaise température. Dick avait dépensé une petite fortune en annonces et structuration. Il a donc dû renoncer une fois de plus à cette nouvelle aventure. Il a transféré son titre de Président de NASCAR Québec    Lucien Dulude, un populaire pilote de la classe sportsman des années 60-70, par la suite Richard a réglé tous ses différends avec Anatole Lavoie et une bonne poignée de main s'en est suivie. Richard a décidé de prendre sa retraite du monde du stock car.

Des décennies plus tard



Absent depuis plusieurs décennies du sport motorisé, Richard est revenu en 2002 lorsque son neveu Danny, fils de son frère Bob, a demandé à son oncle Dick de le financer pour l'achat d'une Chevrolet Monte Carlo 1999, qui appartenait à l'homme d'affaire très respecté Robin Lariv  re, un inconditionné du monde du stock car. Ce véhicule avait été construit par le spécialiste ontarien Peter Shotanis et pilotée par le renommé pilote Jocelyn Laliberté, dans la Série CASCAR, durant deux saisons. Comme le feu sacré ne s'éteint jamais, Richard a acquiescé à la demande de son neveu, dû au fait que celui-ci avait connu de très bons résultats au volant de sa Légende Modifiée durant les quatre dernières saisons en ANCA.

Danny a débuté la saison avec ce nouveau bolide, identifié par le no:12, et la chance lui a souri, car il a connu une très bonne saison. Selon la rétrospective ANCA d'Yves Ladouceur de la saison 2002, Danny a terminé au septième rang du classement général et a été également proclamé la Recrue de l'année de la série CASCAR sportsman. Mais, sans commanditaires sérieux dans une série aussi professionnelle, Danny a dû se résigner à l'abandon et a été contraint de remiser la voiture sur la ferme de son oncle Richard d'Alexandria Ont.



Le pilote Hugo Vannini aux commandes de la voiture de «Foley Motorsports» et les membres de son équipe, son père, Yvon Vannini, Frédéric Gauthier et Yvan Bertrand

Dès le début du calendrier, Hugo n'a pas déçu ses supporters, réalisant de très bons chronos pour un débutant. Un fait marquant, il a terminé en 13^e position dans le fameux St-Eustache 500, même s'il devait croiser le fer avec des pilotes de la trempe des Allard, Beauchamp, Bergeron, Lacombe, Laperle, Leclerc et D.J. Kennington qui a été le vainqueur de cette épreuve de longue haleine, qui pour la circonstance, s'était vu confier le bolide no :12 de Stéphane Bouchard.

La saison avait été très satisfaisante pour tous les membres de l'équipe «Foley Motorsports», mais au terme de celle-ci, une grosse déception les attendaient, la classe Sportsman avait été supprimée et remplacée par la NASCAR Dodge Weekly series Pro-Truck Cummins, supportée par Pierre Archambault et son patron Ron Auclair, de chez Cummins. Donc, tout était à recommencer, et, devant cette réalité, Richard s'est retiré en gentleman en laissant tout l'équipement au duo Vannini-Tremblay en demeurant membre honoraire, pour avoir ainsi plus de temps à consacrer à sa première épouse Élisabeth, qui éprouvait de sérieux problèmes de santé. Effectivement, faisant suite à une longue maladie, Liz est décédée, le 5 mars 2006, laissant dans le deuil Richard et leur fille unique Linda.

En 2006, deux personnalités avantageusement connues dans le monde du stock-car, Jean-Paul Cabana et Yvon Vannini, ont eu l'information à l'effet que Denis Lachance voulait céder ses intérêts concernant le circuit Ste-Croix, situé dans le comté de Lotbinière. Ils en ont fait part à Richard, un homme d'affaire averti, qui a aussitôt formé un panel de neuf personnes, dont son avocat Me Guy Guérard, pour étudier de plus près ce projet d'acquisition. Yvon a raconté qu'ils ont fait toutes les démarches nécessaires possibles pour mettre ce dossier à jour,



Après plus de deux ans de recherches, échange de courrier, négociations, offres d'achat et débats juridiques, ils en sont venus à une entente qui s'est soldée par un compromis acceptable pour les parties impliquées. Richard est donc devenu l'acquéreur du circuit, mais n'avait pas l'intention d'en devenir le promoteur. Il voulait plutôt s'associer avec un ou des partenaires sérieux. Il a été comblé en s'associant avec deux de ses bons amis, les frères Jean et Guillaume Bergeron. Ceux-ci, par respect et amitié pour la légendaire famille Foley, ont décidé de rebaptiser le circuit Ste-Croix "Riverside Speedway" en l'honneur de Richard A. Foley sr. décédé le 19 novembre 1983, le grand bâtisseur du fameux Riverside Speedway de Laval. Aujourd'hui les frères Bergeron sont en train d'en faire l'un des plus beaux sites naturels du Québec.



Après un respectueux veuvage de trois ans, Dick a rencontré celle qui deviendra sa deuxième épouse, Éva. Elle était interprète pour des procès et metting d'hommes d'affaires. Elle maîtrise sept langues et en parle couramment cinq. En plus d'être à la tête d'une agence de voyage. Éva avait toutes les qualités qui plaisaient à Richard. Il n'a donc pas hésité à marier sa jolie petite polonaise en Floride, le 27 mars 2009.



Le 14 août 2010, à l'occasion du 40^e anniversaire de ce site pittoresque, les frères Jean et Guillaume Bergeron ont décidé d'honorer Richard en lui demandant d'agir en tant que "Grand Commissaire" pour la première édition de la Can-Am 200 de l'American Canadian Tour (ACT). Cette épreuve, la seule au Québec, regroupait les meilleurs pilotes de la série québécoise ACT Castrol et l'élite des coureurs américains de la même organisation. Tous les pilotes étaient potentiellement de calibre pour monter sur la plus haute marche du podium. Une foule record a assisté à la victoire de Brian Hoar, un pilote américain de l'état du Vermont.

Cependant, à cause du règlement concernant le couvre-feu, les deux directeurs, Tom Curley de l'ACT et Sylvain Brouillette du Riverside Speedway, ont dû mettre fin à cette confrontation au 171^e tours à cause d'un sérieux accrochage impliquant plusieurs voitures, qui aurait certainement nécessité une trop longue période de temps pour nettoyer la piste et le repositionnement des bolides pour une éventuelle relance de la course.



Lors de cette mémorable soirée, plusieurs des pionniers du stock-car invités, ont été présentés et interviewés par nul autre que le légendaire Jean-Paul Cabana, qui a agi comme maître de cérémonie. Sur la photo ci-dessus on aperçoit une partie de ceux-ci : de gauche à droite, Jean-Paul Cabana, Langis Caron, Rita Grenier, Yvon Larrivée, Marcel Corriveau, Pierre Bourassa, Gérard Major, Yvon Vannini, Claude Aubin, Eva et Dick Foley, Danny Foley, Lucien Dulude et Guy Corriveau.



Richard et son épouse Éva posent ci-dessus aux côtés de la voiture de Richard Petty aux commandes laquelle Richard a effectué des tours sur le Super Speedway à Daytona Beach, en Floride.

Le lendemain le couple Foley s'est retrouvé à l'endroit où sont conservés toutes les archives de l'histoire de NASCAR. Dick n'en croyait pas ses yeux de revoir 'bien conservés' ses photos et communiqués de presse, relatant dans les moindres détails, tout ce qu'il avait réalisé de 1957 à 1960 au Daytona Super Speedway. Pour terminer cette mémorable semaine, nos deux passionnés ont assisté aux qualifications, et le Dimanche, 20 février, à la 53^e édition du Daytona 500 qui a été remporté par Trevor Bayne au volant de la Ford no : 21. Ce jeune homme de 20 ans a établi un nouveau record en étant le plus jeune pilote à avoir réalisé cet exploit à ce jour.



Richard "Dick" Foley, donnant le départ de la course NASCAR Canadian Tire à titre de signaleur honoraire lors du Grand Prix de Montréal

Également en 2011, Yvon Larrivée, un ancien journaliste, maintenant relationniste dans le domaine des sports motorisés, a suggéré au promoteur François Dumontier d'honorer Richard au Circuit Gilles Villeneuve de l'île Notre-Dame le 20 août, à l'occasion du NAPA Autopro 100 de la série Nascar Canadian Tire. En précisant les prouesses effectuées par Richard, 50 ans auparavant sur l'historique tracé de Daytona, monsieur Dumontier s'est montré très intéressé et il a aussitôt transféré le dossier à son relationniste et attaché de presse, Normand Prieur. Ce dernier, après avoir vérifié toutes les formalités, a invité notre valeureux pilote retraité à monter sur la passerelle «départ/arrivée» et à prononcer la traditionnelle phrase «Gentlemen, start your engine», et, par la suite, d'agiter le drapeau vert comme signaleur honoraire de cet événement. Il fut également invité en compagnie de son épouse, Eva, au salon VIP pour rejoindre plusieurs autres invités de marque. Cette course a été remporté haut la main par nul autre que notre grande vedette québécoise, Andrew Ranger.

En décembre 2011, le journaliste Norris Mc Donald, éditeur en chef du Toronto Star, a téléphoné à Richard pour lui confirmer qu'il serait intronisé au « Canadian Motorsport Hall of Fame » en même temps que Michael Andretti, qui est reconnu au niveau international. Richard rejoint donc les Don Biederman, Jean-Paul Cabana, Yvon Duhamel, Jacques Duval, Junior Hanley, Alan Labrosse pour trois distinctions (auto, moto et agent bâtisseur), Richard Spénard, ainsi que les frères Jacques et Gilles Villeneuve.

Vers le sommet

En 2011, plus de 50 ans plus tard, notre valeureux pilote est retourné en piste à Daytona. Effectivement, lundi le 14 février 2011, on a retrouvé Richard, accompagné de son épouse Éva, à bord de leur luxueux motorisé, stationné à l'intérieur du tri-ovale du Daytona International Speedway. Le couple Foley a été chaleureusement accueilli par nul autre qu' Andrew Giongola, le relationniste et attaché de presse de NASCAR. Ce dernier leur a réservé une semaine fort occupée.

Mardi le 15 février, le trio a visité toutes les installations du complexe. Mercredi, Richard a été invité à piloter la voiture de Richard Petty. Il a fait huit tours de piste à une vitesse moyenne de 141 mph. Il aurait aimé rouler plus rapidement, mais il y avait une consigne à respecter. Jeudi, les voitures et leurs pilotes étant arrivés dans les puits de ravitaillements, Dick et Éva en ont profité pour visiter les équipes.



À Toronto, le samedi 21 avril 2012, au-delà de 300 convives ont assisté à cette mémorable soirée où Richard a reçu une belle plaque souvenir. Cette magnifique récompense lui a été attribuée pour plus d'une raison. Premièrement, le fait d'avoir été le premier et le seul canadien à avoir participé à la première édition que les américains ont surnommée « The Great American Race », ainsi que d'avoir été celui qui a déclenché, sans toucher à aucune voiture, le plus grand carambolage de l'histoire de NASCAR à ce jour. Les américains l'ont qualifié « The Big One ». Finalement pour ses championnats qu'il s'était mérité sur nos pistes québécoises. Richard était accompagné de son épouse Éva, sa fille Lynda, sa sœur Sylvia, son neveu Dany et son épouse Johanne, Me. Guy Guérard et son épouse Liliane, la famille Vannini, Yvon et son épouse Andrée, leur fils Hugo et leur fille Catherine, Jean Tremblay et son épouse Arlette ainsi que Jean et Guillaume Bergeron, ses partenaires du Riverside Speedway.

La Conclusion

Richard avait sa façon bien à lui pour piloter une voiture de course. Il faisait tout calmement et était rarement impliqué dans des accrochages dont il était le responsable, tout comme dans sa vie privé. Il a toujours prôné qu'il n'est pas nécessaire de parler à tue-tête afin d'être mieux compris.

Richard et son épouse Éva sont retraités depuis plusieurs années déjà et passent leurs hivers à leur luxueuse résidence de Jupiter, en Floride. Ils nous reviennent pour les belles journées d'été à leur domaine du West Island. Ils affectionnent des sorties sur le fleuve avec leur bateau Christ Craft, de 70 pieds, amarré au vieux port de Montréal. Richard aime collectionner des voitures antiques et a toujours en force sa licence de pilote d'avion. Bref, il n'y a absolument rien à son épreuve.

Édité en février 2014

Texte et recherche Gérard Major

Collaborateurs: Éva Foley, Yvon Larrivée, Yvon Vannini, Yves Ladouceur



*Ci-contre:
des membres de
la famille Foley:
de gauche à droite:
Danny,
Eva et Richard,
Sylvia et
Johanne*