

L'authentique histoire d'

ANATOLE LAVOIE



et de son

FURY SPEEDWAY



La controverse entourant toute cette série d'événements concernant l'implantation de la piste Fury Speedway avait pris racine par le choix d'un terrain dans une zone résidentielle en voie d'expansion. Cette situation avait nécessité l'accord du conseil municipal de Fabreville, concernant le règlement de zonage no 220, pour autoriser le permis de construction.

Cependant on ne pouvait pas choisir un meilleur endroit pour la localisation d'un tel projet. Le fait d'être à proximité de la sortie no 10 de l'autoroute 15 et d'avoir pignon sur l'une des artères des plus achalandées du Québec de l'époque, la route no 11, qui portait également le nom de boulevard Curé Labelle, à la hauteur de Fabreville, cette importante voie, portant maintenant le no 117, reliait Montréal à l'Abitibi.

Anatole Lavoie a vu le jour le 27 septembre 1925 dans le rang du bord de l'eau à St-Martin, une des 14 municipalités de l'Île Jésus de l'époque. Fils de Conrad Lavoie et de Léa Barbe il est le quatrième d'une famille de sept enfants. Anatole a fait ses études à l'école Ste-Dorothée. Il a épousé Thérèse Bouchard et de cette belle union naquit Johanne, Daniel et Manon.

"Natol" ou "Nat", pour les intimes, était mécanicien de formation. En 1952 il était propriétaire d'un garage situé au 784 boulevard Labelle au coin de la 7^{ième} avenue à l'Abord à Plouffe. Comme il voulait se spécialiser dans le balancement et l'alignement des roues pour autos et camions, il a fait installer un équipement des plus sophistiqué pour être en mesure de garantir son travail et pour fin d'accommodation pour sa clientèle il avait conclu une entente avec la pétrolière Texaco comme distributeur indépendant de leurs produits.

Après quelques années, la Compagnie Texaco a commis la bourde de se construire une station de service à quelque centaines de pieds du garage de notre bon ami Natol, et par surcroît, du même côté de la rue. Cette nouvelle situation était plutôt dérangeante et surtout inexplicable de la part d'une multi nationale. Devant cet imbroglio, une guerre de prix s'en est suivie et Anatole n'a pas eu d'autre choix que de se servir de la loi pour faire respecter ses droits et privilèges. Il a consulté son avocat, Maître Guy Guérard, qui a aussitôt pris toutes les dispositions nécessaires pour avoir un recours en dédommagement. Les procédures ont été assez rapides et comme il en avait l'habitude, Maître Guérard a gagné sa cause avec un règlement hors cour. La Compagnie Texaco n'a pas eu d'autre alternative que d'acheter le garage au prix demandé par Anatole Lavoie.

Anatole caressait un projet depuis quelque temps. Il voulait mettre sur pied une chaîne de restauration rapide qu'il aurait nommé « Les Petits Natol ». Il avait entrepris les démarches nécessaires en consultant des professionnels et le projet avançait rapidement, jusqu'au jour où il a rencontré un ami, Roger Pomerleau, en Floride à l'hiver 1960. Celui-ci, perspicace et très astucieux de nature, était propriétaire de « OKA SAND » une sablière qui était située dans la municipalité d'Oka. Début février 1961 Roger et Anatole se sont rencontrés à nouveau et, ayant au moins deux passions en commun, soit d'aimer les belles voitures assez performantes et de ne pas dédaigner d'être un peu délinquants dans les limites de vitesses. Ce fut assez facile d'en venir à l'idée de se construire une piste de course. Anatole qui était disponible et ouvert à tout bon projet et assez bien nanti côté monétaire était prêt pour une nouvelle aventure.

Roger Pomerleau était au courant qu'il y avait un grand terrain à louer qui était situé à l'angle des boulevards Labelle et Dagenais dans le secteur Fabreville. Cette espace de terre de 600,000 p.c. pourrait très bien répondre aux exigences d'une piste de course avec suffisamment d'espace pour stationner des centaines de véhicules. Effectivement, après toutes les formalités complétées, Natol a loué pour trois ans cet emplacement avec promesse d'achat de *Lee Fort Realities* propriété de Johnny Giosi, mercredi le 15 mars 1961. Anatole Lavoie avait une entente avec Roger Pomerleau au sujet d'un pourcentage d'actions, un dossier personnel qu'ils ont su régler à l'entière satisfaction des deux parties. Par la suite, Roger Pomerleau a contacté son ami Paul Deslauriers qui travaillait comme opérateur de

machineries lourdes chez Miron et frères Inc, où son père Edgar était surintendant et responsable des ventes. Anatole Lavoie a pris rendez-vous avec Edgard Deslauriers pour lui présenter son projet de construction d'une piste de course d'une certaine particularité. Après expertise du terrain, arpentage, plan et devis complétés ils en sont venus à une entente de prix pour un montant de \$58,000 dont \$30,000 devait être versé en acompte avant la levée de la première pelletée de terre. Les travaux de construction ont débuté lundi le 10 avril 1961.



Puisque le temps pressait pour faire l'ouverture le plus tôt possible plusieurs employés ont été mobilisés. C'était assez impressionnant d'apercevoir autant d'ouvriers se côtoyer avec chacun leurs métiers respectifs ainsi que tout cet équipement nécessaire, camions, tracteurs, pelles mécaniques, niveleuses, machines pour étendre et niveler l'asphalte. Plusieurs centaines de voyages de terre ont été nécessaires pour confectionner les courbes à 23 degrés selon l'inclinomètre de l'arpenteur géomètre de la firme Miron et Frères Inc. Pour être en mesure de rouler l'asphalte dans les courbes on a eu recours à une dizaine d'hommes ainsi que des câbles d'aciers attachés à un tracteur pour retenir le rouleau compresseur à cause de la forte inclinaison.

Un autre groupe de menuisiers et maçons s'affairaient à monter la tour de contrôle et les restaurants toilettes et autres bâtiments. Une dizaine d'hommes était en train d'installer deux gradins pour accommoder approximativement 5,800 personnes aisément assises. Ces estrades étaient une location de Dalmine Scaffolding Ltd. 1390 Sherbrooke o. Montréal à raison de \$300. par mois. Pour les programmes présentés en soirée, quatre poteaux d'acier avec plusieurs puissants projecteurs surplombaient se vaste terrain afin d'assurer une très bonne visibilité. Ceux-ci avaient été installés par Gaétan Raymond, maître électricien, industriel et résidentiel 1479 rue Jarry, St-Martin au coût de \$21,500.

Tous les matériaux qui ont servi à monter les bâtiments provenaient de la cour à bois Fleurant et Frères Inc. du 710 boulevard Labelle à Fabreville. Les travaux allaient bon train et on mettait les bouchées doubles pour être en mesure de respecter l'échéancier de l'ouverture de la saison qui était prévu pour le début de juin 1961.

Anatole, comme président, se devait de se choisir un personnel qualifié. Il a confié à André Delorme le poste de commissaire en chef, assisté de Marcel Tassé responsable des puits et de la grille de départ, François Lecompte et Colette Cloutier ont hérité d'une tâche qui exigeait beaucoup d'attention, soit les postes de marqueurs officiels. À la signalisation Jean-Marc Lemire, la voiture de tête (Pace car) a été confié à Jean-Guy Gaulin. Robert « Bob » Vaillancourt avait la mission de libérer la piste le plus rapidement possible pour ne pas nuire au spectacle lorsqu'il y avait un accident ou autres

Inconvénients. Roger Martin comme publiciste et annonceur avec en relève un géant de la radio de CJMS Lucien Frenchie Jarraud, le photographe officiel de la piste était Pierre Rock, la toute mignonne Manon Lavoie âgée de 6 ans Miss Fury Speedway et Marcel Wilson aux statistiques et à la vente des programmes souvenirs.



Marcel Tassé Anatole Lavoie Jean-Marc Lemire Gilles Dubois André Delorme Roger Martin



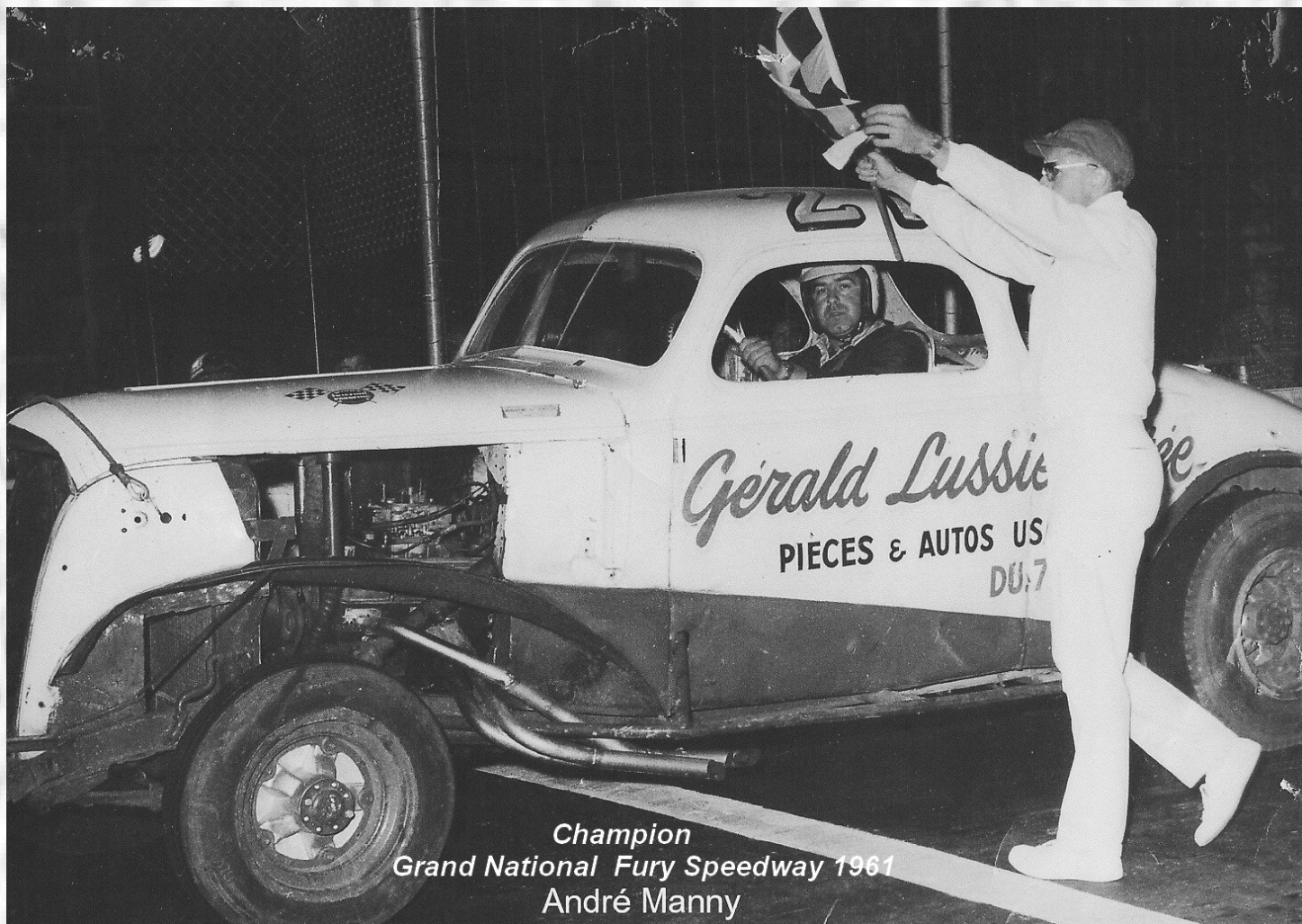
Manon Lavoie
Miss Fury Speedway

Anatole avait confié la restauration à ses deux frères Jean-Claude et Julien. Un petit restaurant avait été installé dans les puits de ravitaillement pour l'accommodation des pilotes et mécaniciens dont le préposé était Raymond Gingras. La sécurité sur l'ensemble de ce spacieux terrain était assurée par l'agence Réal Ray Belec enr. et 16 agents formaient son équipe. Le service d'ambulance Dubreuil de St-François Laval et les ambulanciers St-Jean assuraient un climat de sécurité à chaque programme de course et autres attractions.

Maintenant, il serait pratiquement interminable de vous détailler tous les programmes au complet ainsi que les résultats de chaque course. Voici donc un résumé des trois saisons d'opération du Fury Speedway.

La date de l'ouverture avait été annoncée pour le samedi 17 juin 1961 et le promoteur Lavoie avait offert une alléchante bourse de \$1,500. Il avait établi le prix d'admission à \$1.00 par personne et de \$2.00 pour les programmes doubles ou spéciaux. Il s'était assuré la présence de plusieurs champions pilotes Le programme d'ouverture a été un grand succès et les gradins étaient remplis à pleine capacité. Le grand vainqueur de la course principale de la journée a été André Manny. Des programmes de courses étaient présentés sur semaine le mardi ainsi que le vendredi ou samedi soir durant la période des vacances.

L'élément surprise, curiosité et nouveauté se faisant sentir et devant un résultat aussi impressionnant le promoteur Anatole Lavoie a aussitôt organisé des programmes doubles à chaque fin de semaine du 24 juin au 29 juillet qui ont été présentés pratiquement à guichet fermé. Cependant les amateurs qui ne pouvaient assister sur place avaient l'opportunité de suivre la description des courses par l'intermédiaire de la radio. De plus on avait instauré un système d'autobus qui faisait la navette à partir de Berri et Jean-Talon. .



*Champion
Grand National Fury Speedway 1961
André Manny*

Un premier Grand National de 300 tours avait été annoncé pour le samedi 12 août ce fût une épreuve enlevante qui a été très appréciée par les nombreux spectateurs. On a vu André Manny 27A monter sur la plus haute marche du podium suivi de Jean-Guy Chartrand 901 et de Gilles Brochu B14.



*Fury Speedway
Denis Chartrand, Roger Larivière, Claude Rémillard
André Chartrand, Jean-Guy Chartrand, Peter Amsbury, Roland Chartrand, Robert Chartrand*



Mercredi soir le 16 août, un terrible accident est survenu durant l'épreuve principale de 25 tours de la classe sportsman. Johnny Bédard 31 ans, le populaire pilote de la voiture Spoutnik 2 de Blainville, a été impliqué dans un sérieux carambolage. Après avoir passé par-dessus la clôture dans la courbe no 1 la voiture a volée dans les airs pour atterrir sur le toit une bonne vingtaine de pieds plus bas. Johnny a été sérieusement blessé et aussitôt transporté d'urgence à l'hôpital du Sacré-Cœur de Cartierville à

Montréal. Il est malheureusement décédé durant la nuit du 17 août à 2.47 heures. Johnny était un vrai passionné de la course automobile et il est toujours demeuré dans la mémoire des amateurs du stock car québécois.

N'ayant aucun degré de responsabilité pour ce malheureux accident et que le spectacle se devait de continuer, le promoteur Lavoie a présenté un autre programme double le samedi 19 août et dimanche le 20 août. Évidemment le grand respect était de garder une minute de silence en mémoire du pilote Johnny Bédard qui était décédé quelques jours auparavant. La fin de semaine du 26 et 27 août dame nature avait fait des siennes on a dû annuler toutes programmations. Le mardi 29 août tout était en place pour la présentation d'un programme régulier mais nul se doutait du drame que nous réservait la course principale de 25 tours de la classe sportsman. Le départ avait été donné par le signaleur Jean-Marc Lemire et on avait entamé le troisième tour de piste lorsque soudainement dans la courbe no2 les voitures de Gilles Vincent et Léonard Cameron se sont tamponnées et la voiture de Gilles a littéralement explosée. Ce dernier n'a eu aucune chance. On a tout tenté mais le brasier était d'une rare densité. Lorsque les secours en présence ont été en mesure de s'approcher du véhicule il n'y avait aucun signe de vie pour notre valeureux pilote. Gilles Vincent avait 27 ans et était un fier compétiteur de qui on parle encore souvent de nos jours.

Il va s'en dire que le climat était plutôt tendu suite à ces deux tristes événements. Les rumeurs allaient bon train. On était en attente des deux rapports de police qu'ils non pas tardés à venir étant donné que le chef de police de Fabreville M. Edward Désormeaux était au nombre des spectateurs et qu'il avait tout vu concernant les deux tragédies. Les deux enquêtes du coroner Richard Duckett ont été assez concluantes à savoir qu'il n'y avait aucune responsabilité civile ou criminelle de la part du Fury Speedway ou de son personnel et que c'était purement et simplement accidentel.

Le 17 septembre 1961 le président Lavoie a présenté en plus de son programme régulier une course de 100 tours pour voitures de la classe sportsman. Aucune surprise concernant le résultat André Manny 27A a remporté cette épreuve, Bob Foley 55A a terminé en deuxième position et Gérard Major F57 en troisième. La vitesse moyenne enregistrée par André Manny durant cette épreuve a été de 68.3 milles à l'heure. Le mois d'octobre a été le reflet de la saison avec des programmes doubles allant jusqu'à trois par semaine lorsque la température le permettait.



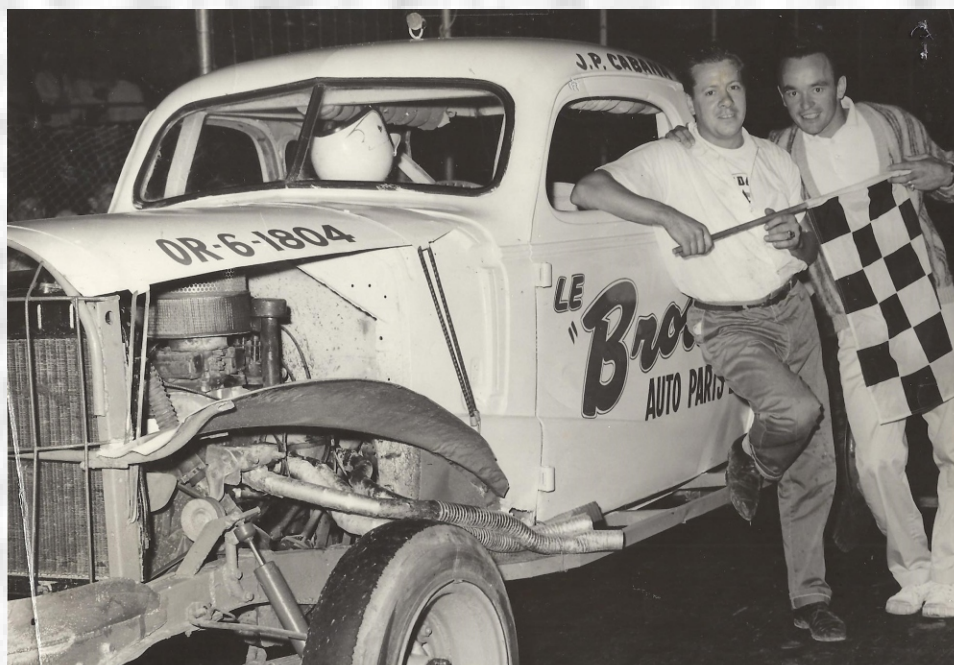
Le promoteur Lavoie a clôturé sa saison le dimanche 22 octobre 1961 avec un Derby de démolition qui avait été organisé par Larry Mandelson un spécialiste de ce genre d'attraction, avec 100 voitures enregistrées accompagné d'une bourse de \$500. Une foule record avait assisté à cette épreuve assez spéciale qui était plus ou moins connue à cette époque. Après plus de trois heures de spectaculaires collisions Georges Boudrias a été proclamé le grand vainqueur de cet événement. Malheureusement Georges est décédé à l'âge de 34 ans dans le feu de l'action au Circuit Deux Montagnes le 17 août 1975. Ce sympathique pilote n'avait que des amis.



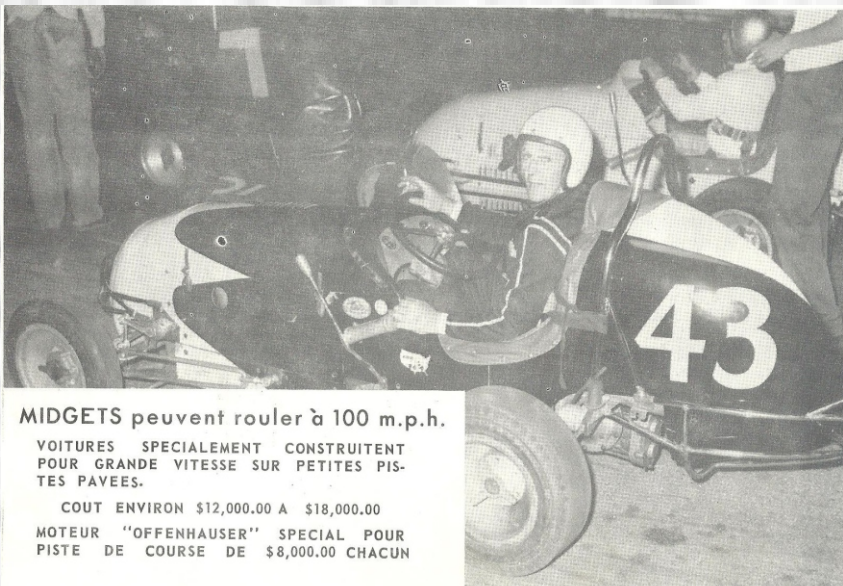
André Manny
Champion Catégorie Sportsman 1961

La direction du Fury Speedway a proclamé ses champions dans leurs catégories respectives. Classe Hobby Raoul « Ti-Mine » Emond et son 43, Sportsman Limité Jerry Gagnon Y38, Classe Sportsman André Manny 27A, s'est vu attribuer les grands honneurs bien mérité pour la saison 1961.

Avant de procéder à l'ouverture officielle de la saison 1962, le président Anatole Lavoie voulait absolument résoudre un malaise qui existait causé par une grève de la part de quelques pilotes de la classe sportsman qui avaient plus ou moins été réglé à la fin de la saison 1961. Le président et promoteur Lavoie avait convoqué les principaux intéressés et après avoir énuméré et analysé tous les points litigieux ils en sont venus à une entente qui a été très satisfaisante pour toutes les personnes concernées.



Tout était finalement en place en ce samedi 12 mai 1962 pour lancer le premier programme de la saison. Jean-Paul Cabana 5A dans la classe sportsman c'était imposé avec deux victoires dont l'une dans la finale de 25 tours, Gerry Gagnon en Sportsman limitée et Raoul «Ti-Mine » Emond dans la catégorie Hobby. Le mois de mai avait été favorable pour la présentation de plusieurs programmes doubles accompagnés d'alléchantes bourses.



MIDGETS peuvent rouler à 100 m.p.h.

VOITURES SPECIALEMENT CONSTRUITES
POUR GRANDE VITESSE SUR PETITES PISTES
PAYEES.

COUT ENVIRON \$12,000.00 A \$18,000.00

MOTEUR "OFFENHAUSER" SPECIAL POUR
PISTE DE COURSE DE \$8,000.00 CHACUN

Pour la fin de semaine du 2 juin, Anatole Lavoie avait invité, pour deux programmes, une série de voitures midgets, type Indianapolis, munies de moteur offenhausen spécialement construites pour atteindre de très haute vitesse sur une petite piste pavée. Les pilotes s'en sont donnés à cœur joie sur l'ovale d'un tiers de mille avec des courbes inclinées à 23 degrés du Fury Speedway. Les vitesses chronométrées lors de ces deux épreuves ont été de 96.6 M.P.H. Le mois de Juin a été le théâtre de sept présentations avec des programmes réguliers et deux remises à cause de la mauvaise température.

Pour le mois de juillet soit dimanche le 15 le président Lavoie nous a présenté en plus d'un événement régulier une course de 100 tours pour la classe Sportsman Limité qui a été remportée par Gerry Gagnon suivi de François Chaussé et de Georges Loiselle.



Gérard Major Claude Coulombe Frank Hodge André Manny Bob Foley Paul Hamel Gilles Brochu Gaston Amplemen
agenouillé Maurice Vaillancourt

Le 29 juillet la direction du Fury Speedway avait négocié une entente avec la puissante organisation de NASCAR qui avait su intéresser les meilleurs pilotes américains tels que : Al de Angelo, René Charland,

Jack Dubrul, Jack Hart, Ron Marven, Dick Nephew, Ed Ortis, Oly Silva, Bobby Vaugh et non le moindre Bill Wimble ainsi que plusieurs autres. Du côté québécois la réplique est venue des meilleurs pilotes de la classe sportsman, Gérard Béliveau B45, Gilles Brochu B14, Jean-Paul Cabana 5A, Pierre-Paul Champagne 26, Jean-Guy Chartrand 901, Gaétan Dipietro B15 Régent Field 23jr, les frères Foley Dick GM et Bob 55A, Marcel Godard 4, Paul Hamel 905, Frank Hodge L7, André Manny 27A, et moi Gérard Major F57 j'ai eu la chance de faire partie de ce groupe sélecte. Ce programme double a été l'un des plus chaudement disputé de la saison avec 23 voitures sur la grille de départ. Dans les préliminaires ce fut assez partagés et dans les finales le premier 25 tours a été l'affaire de l'américain Jack Dubrul no7 et le deuxième à Jean-Guy Chartrand et son 901.

Le mois d'août a été fertile en émotions de toutes sortes avec plusieurs soirées bien remplies avec des programmes doubles. Un grand derby de démolition avait été annoncé pour le dimanche 26 août avec 100 voitures à démolir. On était bien loin de se douter que la veille le samedi 25 un terrible drame allait se produire.

Effectivement, dans la première course de la soirée, Réal Ray Belec, un policier à la retraite après 19 ans de loyaux services pour la ville de Montréal et chef de police du quartier Duvernay Ouest à Laval et qui était également propriétaire et directeur de l'agence de sécurité Bélec, s'est fait surprendre par une voiture qui a enfoncé la clôture dans la courbe no 4. Il a été gravement blessé et a été transporté à l'hôpital Notre Dame de l'Espérance de Ville St-Laurent où il a succombé à ses graves blessures le 4 septembre 1962. Après son enquête le coroner Marcel Trahan a rendu son verdict de non responsabilité de la part du Fury Speedway et de son personnel c'était purement accidentel.



C'est avec une grande amertume que le promoteur Lavoie a présenté son Derby de Démonition le dimanche 26 août devant près de 6,000 personnes avides de sensations fortes. Jean-Marc Thiffault est sorti le grand vainqueur de cette épuisante épreuve et a empoché la bourse bien méritée de \$500 et le trophée de sa victoire.



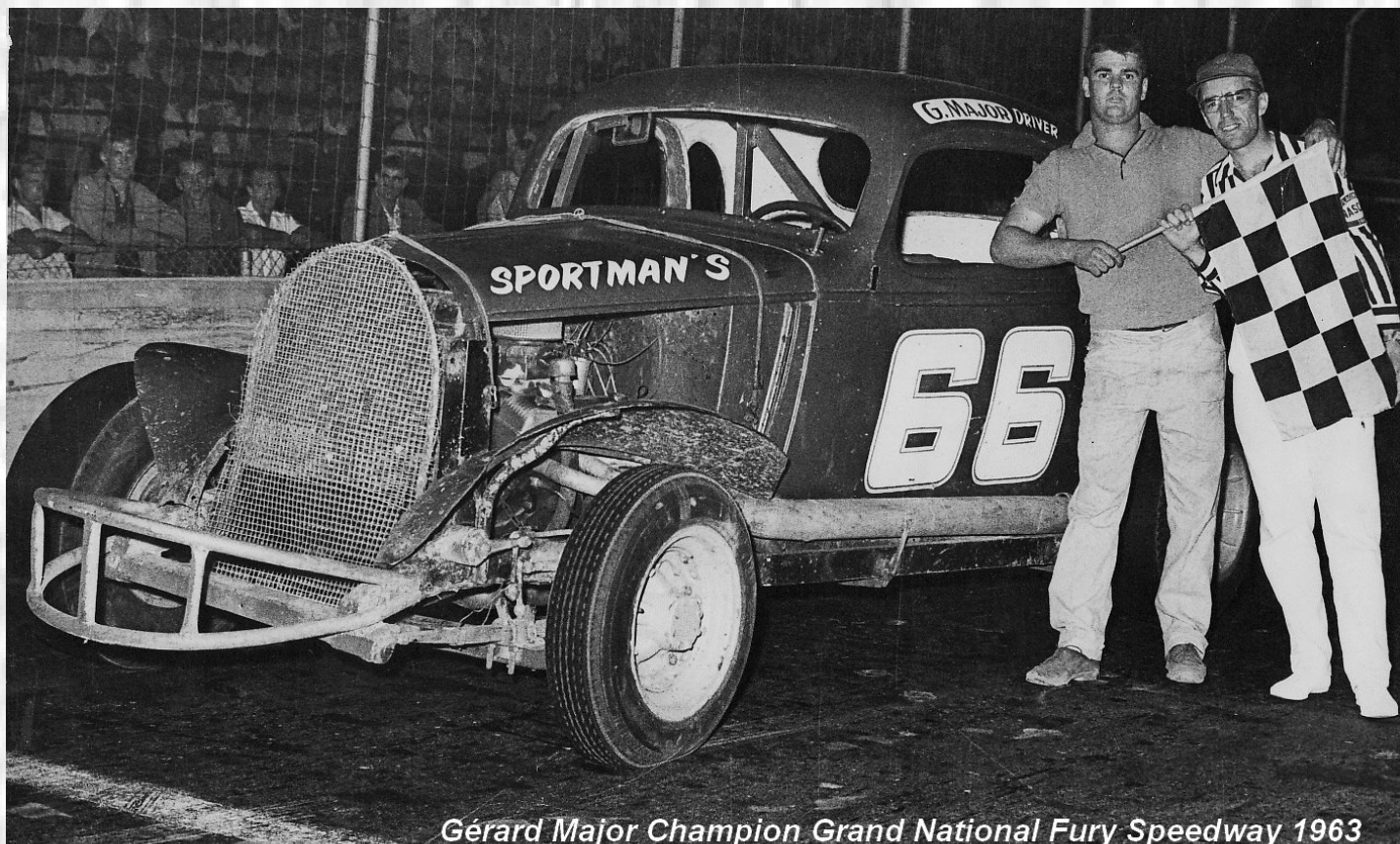
Le promoteur Lavoie a clôturé la saison 1962 par la présentation de son deuxième Grand National de 300 tours le dimanche 16 septembre qui a été remporté par le champion américain René Charland et son fameux no 3, suivi de Jean-Paul Cabana et d'André Manny. Par la suite la direction de Fury a honoré ses champions dans la catégorie Hobby Raoul « Ti-Mine » Émond no 43, Sportsman Limitée Gerry Gagnon Y38, classe Sportsman André Manny 27A et ce fut un rendez-vous pour la saison 1963.

Malgré un aspect de prospérité la direction du Fury Speedway commençait à éprouver certaines difficultés. Cette situation avait commencé à se manifester durant les dernières représentations de la saison 1962. Devant ce climat d'incertitude le commissaire en chef André Delorme c'était même trouvé un emploi comme gérant du Commodore Yatch Club de Pont Viau Laval. Un groupe de propriétaires du secteur avaient formé un comité pour faire cesser tout bruit en provenance de la piste de course

Mais étant donné qu'Anatole avait le privilège d'opérer sa piste jusqu'à l'automne 1963, il a risqué le tout pour le tout en présentant son premier spectacle d'ouverture le dimanche 21 avril. Après avoir constaté une baisse assez importante de l'assistance, il a répliqué par des présentations allant jusqu'à trois programmes par semaine. Mais la situation ne s'améliorant pas, il a eu recours à la série Midgets, type Indianapolis, pour le dimanche 4 août en escomptant que les spectateurs répondraient en plus grand nombre. Son intuition lui a donné raison.

Le comité des citoyens-Unis maintenait toujours leur pression en espérant voir cette piste cessée toute opération. Anatole Lavoie a quand même présenté quelques programmes. Le 1^{er} septembre a été le théâtre d'un grand Derby de Démolition de plus de 100 voitures que les spectateurs ont largement appréciées et qui a été gagné par un spécialiste de ce genre d'attraction Jean-Marc Thiffault qui a passé à la caisse pour une bourse de \$500.

Le promoteur Lavoie a clôturé sa saison 1963 avec la présentation de son troisième Grand National de la classe Sportsman. On m'avait fait confiance depuis un certain temps pour piloter une très bonne voiture. Celle-ci appartenait à Donat Simoneau commanditée par Bertrand Rajotte qui était directeur des ventes chez Christin Automobile Inc. La chance m'a favorisée et j'ai remporté cette course avec le no 66, devant Jean-Paul Cabana 5A et Jean-Guy Chartrand 901 deux des meilleurs pilotes que le stock car québécois aura connus.



Gérard Major Champion Grand National Fury Speedway 1963

La direction du Fury Speedway a honoré ses champions pour la saison 1963 dans la classe Hobby Raymond « Ray » Forté no 30, propriété de Guy Bélanger, Sportsman Limité Gerry Gagnon Y38 et dans

la classe Sportsman Jean-Paul Cabana et son 5A.

Pourquoi le président et promoteur du Fury Speedway, Anatole Lavoie, n'a pas acheté ou tout simplement renouvelé son bail avec Johnny Giosi de Lee Fort Realities pour la saison 1964 ? Voici les raisons que m'a fournies le principal intéressé. Lorsqu'il a dûment signé l'entente en 1961 pour la location et promesse d'achat ce terrain valait \$1.00 le p.c. et quel ne fut pas sa grande surprise d'apprendre quelque mois plus tard que le rôle d'évaluation de la ville avait baissé le prix du même terrain à \$0.50 le p.c. Après avoir contacté son entourage et plus précisément les personnes qui étaient le plus en mesure de lui fournir l'argent pour acheter ce fameux terrain, il a carrément essuyé un refus car personne ne voulait lui avancer plus que la valeur actuelle soit \$300,000. De plus il avait à éteindre le feu ardent du comité des Citoyens-Unis de Fabreville qui ne voulaient pas démorde du fait que cette piste soit carrément démolie à cause du bruit et autres inconvénients.

Après mûre réflexion et réalisant qu'il n'avait pas eu le meilleur dans cette transaction à saveur plutôt douteuse et que par surcroit Johnny Giosi était devenu le maire de Fabreville, Anatole a tout simplement pas eu d'autre choix que de procéder au démantèlement de son petit ovale unique en son genre au Québec et peut-être au Canada à cette époque.

Aujourd'hui si vous circulez sur le boulevard Labelle à l'intersection du boulevard Dagenais à Fabreville Laval, vous remarquerez qu'il y a un marché d'alimentation Maxi qui est située exactement au même endroit où le Fury Speedway connaissait il y a une cinquantaine d'année ses jours de gloires et de malheurs.

A l'automne 1963, après avoir réglé tous ses différends avec les entreprises, compagnies et fournisseurs, concernant le Fury Speedway, Anatole Lavoie a récupéré quelques éléments physiques réutilisables tels : la tour de contrôle, le système d'éclairage et les clôtures de métal et autres qu'il a transportés sur les terrains de son beau-frère Marcel Prud'homme sur le boulevard Sauvé dans les limites de la ville de St-Eustache.

Au printemps 1964, Anatole avait assisté à quelques programmes qui étaient présentés à la piste d'accélération de Napierville et il fut fort impressionné par ce genre de spectacle qui ne cessait de monter en popularité au Québec. Il a demandé à son beau-frère Marcel de s'associer pour mettre sur pied une piste d'accélération d'un quart de mille étant donné qu'ils avaient à leur disposition presque tous les matériaux nécessaires. Pour réaliser ce projet ils ont fait appel à l'entrepreneur en asphalte Jean-Guy Clermont Enr. Une fois les travaux complétés ils lui ont donné le nom de Montreal International Speedway and Dragstrip.

Le premier programme a été présenté le samedi 20 juin 1964. Après une saison d'activité, Marcel Prud'homme n'étant plus intéressé à continuer plus longtemps dans cette aventure, a offert à Anatole de lui vendre ses parts ainsi que le terrain et de mettre fin à cette association. Cela fut acceptée de la part d'Anatole et l'entente a eu lieu devant notaire le lundi 26 juillet 1965 et enregistré sous le nom de Sportsman Speedway Ltd. numéro d'enregistrement 117158 de l'index des immeubles.

Suite à cette transaction Il a rencontré Guy Millaire, un entrepreneur en travaux d'asphaltage de St-Janvier, avec l'intention de se faire construire une piste ovale d'un cinquième de mille combinée avec son quart de mille réservé pour ses programmes d'accélération. Après toutes les formalités complétées les travaux de construction ont débutés le lundi 9 août et on a été en mesure de présenter le premier programme le dimanche 22 août 1965. Le promoteur Lavoie a présenté à peu près tout ce que l'on peut imaginer produire sur une piste de course. En plus des programmes réguliers de stock car, Il y a eu des courses en chiffre huit, derby de démolition, mini stock car, les fameux cascadeurs Ken Carters Dare Devils. Egalement ont pouvaient assister à une attraction unique en son genre à l'effet que deux voitures se rencontraient et s'évitaient de justesse à une vitesse qui vous faisait retenir votre souffle. La

configuration de ce tracé ne plaisait pas à certains pilotes et de plus Anatole n'avait plus le feu sacré et a tout simplement décidé de se retirer et de retourner à ses premières armes comme spécialiste en alignement de roues. Il a vendu tous ses intérêts au Centre de Compétition Auto Québec Inc. le lundi 9 décembre 1968. Cette vente a été signée devant notaire sous le no : d'enregistrement 132065 de l'index des immeubles.

Aujourd'hui, la famille Labrosse, propriétaire de l'autodrome St-Eustache, célébrera cette année le 50^{ième} anniversaire de ce beau complexe motorisé et si ce dernier a un ancêtre c'est bien le Fury Speedway qui était la propriété d'Anatole Lavoie. Le fait d'avoir mis sur pied le Montreal International Speedway and Dragstrips le samedi 20 juin 1964 et d'avoir été le propriétaire et promoteur du Sportsman Speedway durant quatre ans tout cela aura assurément servi à bâtir au fil des ans la chronologie des événements de l'Autodrome St-Eustache. Et présentement lorsque vous assistez à un programme qui est présenté sous les réfecteurs à l'autodrome St-Eustache prenez connaissance qu'ils sont en provenance du Fury Speedway des années 60.

Une fois libéré de tous ses engagements concernant le monde du stock car, Anatole est retourné travailler jusqu'à sa retraite avec ses deux frères Julien et Jean-Claude qui étaient propriétaires d'un garage situé au 1812 Boul. Labelle Chomedey Laval. Durant cette période d'une vingtaine d'année, Anatole et son épouse Thérèse à bord de leur motorisé ont passé plusieurs hivers sous les chauds rayons du soleil de la Floride où ils auront connu les plus beaux moments de leur vie.



Aujourd'hui ils sont âgés respectivement de 89 et 88 ans et jouissant d'une bonne santé et le fait d'être bien entourés de leur famille et amis ils seront encore longtemps parmi nous.

Plusieurs personnes mentionnées dans ce reportage sont malheureusement décédées, qu'elles reposent en paix.

Cet historique concernant Anatole Lavoie et l'histoire du Fury Speedway a été rédigé sans préjudice en mai 2014.

Textes et recherches Gérard Major

Collaborateurs : Anatole Lavoie, Roger Pomerleau, Paul Deslauriers, Yves Ladouceur et André Chaussé.