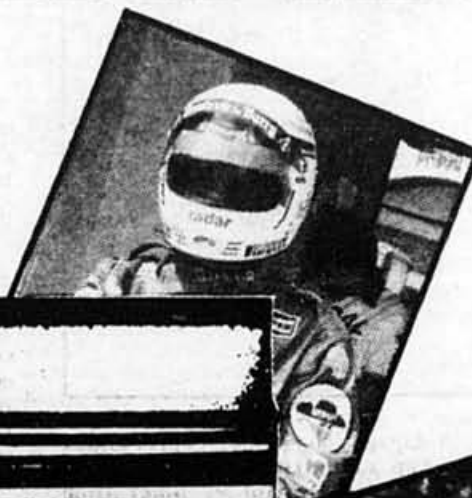


CAHIER
SPÉCIAL

la presse

Publireportage
Montréal
Samedi 15 juin 1985

GRAND PRIX LABATT DU CANADA



SWOIL

SUZANNE PAYNE

La grande dame de la Formule 1

Dans un monde d'hommes et de mécanique, Mme Suzanne Payne, directeur général du Grand Prix Labatt du Canada.



Manfred Winkelhock, de l'écurie Ram.



Nelson Piquet, de l'écurie Brabham.

Ello de Angelis, au volant de sa Lotus-Renault, a fini troisième au Grand Prix du Brésil.

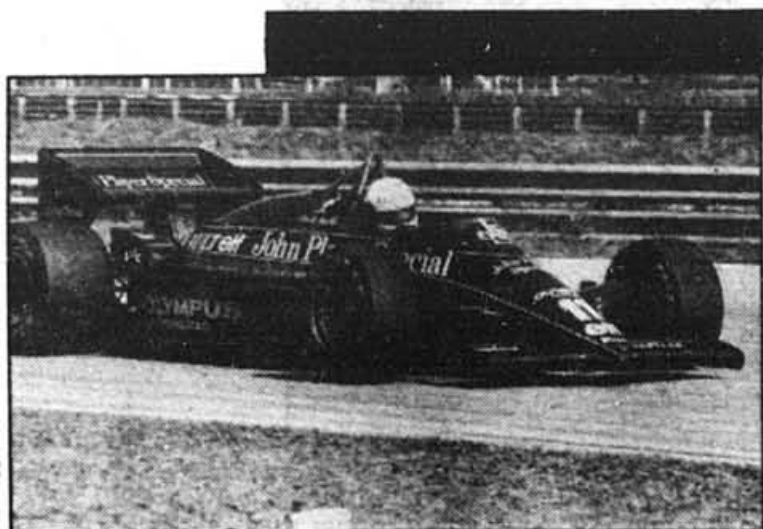


Photo Sygma

Pour plusieurs, une femme à la tête d'un Grand Prix de Formule 1 est aussi à sa place que «Mad Dog» Vachon en charge d'un magasin de lingerie fine. Pourtant, c'est le défi que Suzanne Payne a relevé au cours des deux dernières années. Alors que dans le monde de la course automobile on associe souvent les femmes à d'agréables ornements faisant partie des «bénéfices marginaux», c'est une femme qui, à Montréal, dirige une des plus importantes compétitions automobiles du monde. En effet, Suzanne Payne a présidé avec brio aux destinées des Grands Prix Labatt du Canada de 1984 et de 1985 à titre de directeur général.

Heureusement, ce monde supposément «macho» de la course automobile n'a pas fait état de la féminité de la personne en charge du Grand Prix. On a avant tout reconnu sa compétence et sa capacité de gérer avec succès une entreprise très complexe. Dans un monde où l'efficacité passe avant tout, les talents d'administrateur et d'organisateur de Suzanne Payne ont aboli tous les préjugés qui auraient pu jouer en sa défaveur. Elle était de plus fort bien préparée lorsque la brasserie Labatt lui a remis les rennes de l'organisation à l'automne 1983.

Une bonne connaissance du milieu

En effet, Suzanne Payne est pré-

sente au Grand Prix Labatt depuis le tout premier disputé à l'île Notre-Dame en 1978. Approchée en tant que personne-ressource auprès de l'organisation en raison de ses connaissances du milieu de la course automobile, elle fut nommée adjointe au directeur des installations. À ce titre, elle devait veiller à ce que les équipes obtiennent tout le matériel technique dont ils avaient besoin en sol canadien. Elle s'occupa également des contacts réguliers avec la FOCA. «J'étais à ce moment-là la seule personne suffisamment bilingue pour remplir ce rôle», dit-elle en souriant. Cela m'a permis d'établir dès cette époque d'excellentes relations d'affaires avec plusieurs dirigeants de la Formule 1.

Elle n'arrivait donc pas démunie dans ce monde complexe. Elle figurait au contraire au nombre des quelques spécialistes indispensables à la bonne marche d'un Grand Prix automobile.

Au fil des Grand Prix, son rôle évolua au sein de l'organisation. Suzanne Payne devint rapidement l'adjointe du directeur général, ce qui lui permit de se familiariser avec toutes les facettes de la mise sur pied d'un Grand Prix. «C'est ainsi, dit-elle, que j'ai pu apprendre ce que signifient la mise en marché, les contacts avec les commanditaires et les rouages administratifs d'un événement semblable.» Sa nomination au poste de directeur général à l'automne 1983 ne fut donc pas une surprise pour les gens du milieu.



Derek Warwick, de l'écurie Renault.

Dans ses fonctions quotidiennes, Suzanne Payne doit négocier avec Bernie Ecclestone, le grand patron de la FOCA (Formula One Constructor's Association). Homme puissant et fort respecté dans le monde de la FI, il pourrait intimider partie plus faible. «En ce qui me concerne, dit-elle, c'est un plaisir de transiger avec un homme comme Bernie Ecclestone. Il est exigeant, mais il prévient longtemps d'avance si des changements doivent survenir et il n'essaie pas de rouler qui que ce soit. Bref, il a autant intérêt que nous à ce que tout marche pour le mieux. On ne peut lui reprocher de vouloir rentabiliser son entreprise.»

Soulignons que les responsables tant de la FOCA que de la FISA (Fédération internationale du sport automobile) ont beaucoup de respect pour la personne qui a présidé aux destinées des épreuves canadiennes en 1984 et en 1985. Ils voient en Suzanne Payne une personne efficace et très professionnelle.

Une autre facette du Grand Prix

Une des tâches de Suzanne Payne fut d'améliorer la perception qu'hommes d'affaires et entreprises avaient du Grand Prix Labatt du Canada. Si pour le public il s'agit essentiellement d'une compétition sportive, les entreprises peuvent profiter des circonstances pour raffermir des liens d'affaires ou en établir de nouveaux. «Il arrive, dit Suzanne Payne, que des compagnies établies à New York donnent rendez-vous à leurs clients importants à Montréal à l'occasion du Grand Prix. On y suit les courses avec passion, et on y parle affaires.»

Un perpétuel recommencement

Pour Suzanne Payne, une des complications de la course canadienne est de devoir démonter le circuit immédiatement après la compétition. Il faut en effet remettre l'emplacement à la ville de Montréal dès la fin de juin. «Une fois la course terminée, c'est un peu comme après Noël: il faut défaire le sapin et faire le ménage. Dans un sens, c'est un «down» terrible que de devoir tout démon-

ter après avoir tant travaillé pour tout mettre en place», dit Mme Payne. C'est le prix que doit payer le circuit Gilles-Villeneuve pour pouvoir jouir de son emplacement privilégié. Situé dans un parc floral et lieu d'exposition, il doit céder le pas à différentes activités une fois le dernier moteur réduit au silence.

Cette particularité rend la gestion de l'événement encore plus difficile. Il faut presque repartir à zéro à chaque Grand Prix et il ne peut être question d'organiser une ou deux épreuves préliminaires, histoire de roder la mécanique. La performance doit être sans faille du premier coup, car le monde entier a les yeux rivés sur Montréal. Tout un défi, qui n'effraie pas Suzanne Payne. «Notre équipe accomplit un tel travail que la préparation technique proprement dite ne m'effraie pas. Par contre, les conditions atmosphériques qui prévaudront le jour de la course me préoccupent beaucoup. De plus, je prie pour qu'il n'y ait pas d'accidents sérieux en piste ou ailleurs.»

Mission accomplie

Malheureusement, le Grand Prix Labatt du Canada perd son directeur général. En effet, Suzanne Payne tire sa révérence pour aller s'établir en Égypte où son mari a été nommé à un poste important. Elle laisse derrière elle une équipe compétente et bien structurée qui sera en mesure de continuer son travail. C'est Paul Houde qui prend la relève.

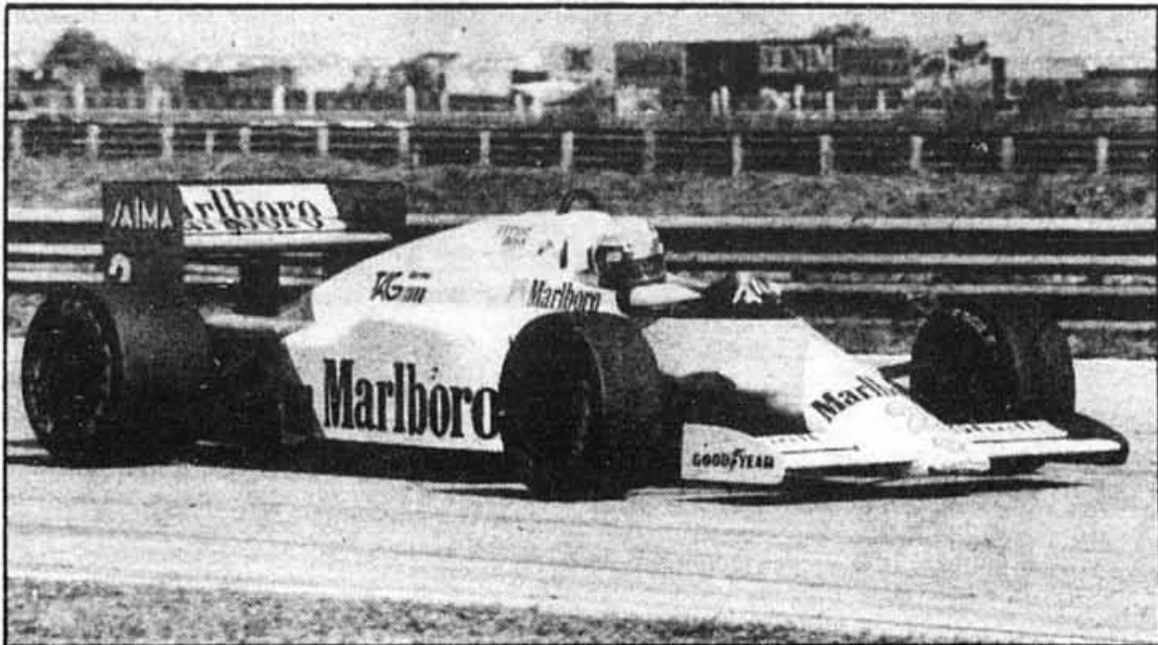
Bon voyage, Mme Payne, et bonne chance!

Cahier spécial Grand Prix Hebdobec Directeur des cahiers spéciaux Manon Chevalier

LE VIEUX RENARD DE LA FORMULE 1

Niki Lauda en quête d'un quatrième titre

L'an dernier, Alain Prost (ci-dessous) a rejoint Niki Lauda chez McLaren. À eux deux, ils ont remporté 12 victoires sur un total possible de 16.



Niki Lauda, champion du monde des pilotes de Formule 1 en 1984.

Andreas Nikolaus Lauda, surnommé Niki, n'est ni le plus jeune, ni le plus spectaculaire, ni le plus beau pilote de Formule Un, mais il est certainement l'homme le plus intéressant, le plus fascinant de cette élite. Si l'on offrait à un écrivain de devenir le biographe d'un pilote de Formule Un, il choisirait sans doute de fouiller la carrière et la vie du champion autrichien, puisqu'elle se déroule comme un roman.

Fils de bonne famille, très bonne même, Lauda s'est pourtant lancé en course automobile par ses propres moyens, faisant emprunt sur emprunt pour nourrir sa passion. Il dut se battre. Et il ne connut pas immédiatement, ni facilement, le succès.

Il disputa 18 Grands Prix, au volant de voitures March puis BRM, avant d'inscrire ses deux premiers points au classement des pilotes.

Quatre ans chez le commandatore

Quelques mois plus tard, il prend le départ du premier GP de la saison 1974 à Buenos Aires, aux commandes d'une voiture rouge,

étalon de légende: la fameuse Ferrari. La marque italienne était alors au creux de la vague, cette vague qui la porte régulièrement aux plus hauts sommets, et qui y porta Lauda. Il termine sa première saison chez Ferrari en quatrième place au classement final avec deux victoires. L'année suivante, il l'emporte cinq fois et on le couronne champion.

La troisième année, c'est le drame: l'accident au Nürburgring, l'incendie de son auto, l'hôpital. On le tient pour mort. Son visage est affreusement brûlé et, pourtant, il termine quatrième au Grand Prix d'Italie six semaines plus tard. Ce douloureux miracle se termine au Japon où Lauda abandonne après deux tours, jugeant qu'il est trop dangereux de courir sous une pluie diluvienne. Le titre revient au Britannique Hunt par la marge d'un seul point. Hunt le playboy, le parfait contraire de l'Autrichien.

Le champion prend l'air

La saison suivante, Lauda remporte quatre victoires et un deuxième titre mondial, mais c'est la rupture avec Ferrari. Au GP du Brésil en 1978, il pilote une Brabham. Au terme de la saison, Lauda se retrouve quatrième, avec deux nouvelles victoires à sa fiche.

En 1979, le pilote autrichien connaît sa pire saison depuis 1973. Excédé, il quitte Montréal durant

les essais du Grand Prix Labatt du Canada, abandonnant la Formule Un du même coup. Lauda en a soupé de la course, dit-il, et met sur pied Lauda Air, sa propre compagnie d'aviation. Un rêve qu'il caressait depuis longtemps.

Il tient deux ans. En 1982, Niki est de retour en piste, cette fois sur McLaren. Il n'a qu'un but en tête: un troisième titre. Cinquième cette année-là, Lauda termine 1983 en dixième place, mais au volant d'une McLaren propulsée par le nouveau moteur TAG-Porsche, exclusif à l'écurie que dirige Ron Dennis.

Le troisième titre

Pour la saison 1984, John Watson est remplacé au sein de l'équipe McLaren par Alain Prost. Le jeune fauve, promis au titre mondial depuis des années, entre dans la tanière de ce renard de Lauda. L'équipe britannique possède tous les atouts et domine la saison comme ne l'a fait aucune autre équipe de toute l'histoire de la F1.

Elle dispose d'un duo de pilotes extraordinaires, des excellents pneus Michelin, du moteur TAG-Porsche, à la fois puissant, fiable et frugal, et d'un châssis de fibre de carbone superbement équilibré. McLaren fut la plonnière de cette technologie en Formule Un.

À elle seule, McLaren monopolise 12 victoires sur un total possible de 16. Prost remporte 7 GP, éga-

lant le record de Juan Manuel Fangio; Lauda «seulement» 5. Pourtant, l'Autrichien boucle la saison avec une priorité de un demi-point sur son coéquipier français, au nouveau circuit portugais d'Estoril. Durant toute la saison Lauda est conservateur en séances de qualification, mais il effectue d'inoxorables remontées vers les positions de commande lors des courses. Il a troqué l'exploit pour la tactique, assuré de piloter l'une des deux meilleures voitures en piste.

Nouveaux records, nouveaux objectifs

Lauda détenait déjà la meilleure fiche au total des points en Formule Un. L'an dernier, il s'est également hissé au niveau du quintuple champion du monde Juan Manuel Fangio au chapitre des victoires. Lauda en totalise maintenant 24, une de moins que le regretté Jim Clark et trois de moins que Jackie Stewart, deux pilotes écossais.

Si Lauda connaît une saison éga-

le à celle de l'an dernier, ce qui reste à voir, il surpassera facilement Stewart. S'il décroche un quatrième titre mondial, ce qui est tout aussi aléatoire, il deviendra le seul pilote à détenir quatre titres de champion du monde. Si c'est le cas, un seul record, une seule distinction lui résistera encore en Formule Un: devenir une cinquième fois champion du monde, comme Fangio. Il lui restera alors à dépasser cette marque, ce qui semble impossible aux yeux de plusieurs. En est-il capable? Question difficile. Lauda a 36 ans. On a dit et écrit que tout était fini pour lui après son fameux accident, puis après son abandon en 1979. Dans les deux cas, il a muselé ses critiques, revenant plus fort et plus expérimenté, aussi précis et rapide que jamais.

On peut mentionner que Jack Brabham a remporté son troisième et dernier titre à l'âge de 42 ans. Mais c'était en 1966, il y a près de 20 ans. Aujourd'hui la Formule Un est plus compétitive et plus exigeante du point de vue physique que jadis, à plus forte raison cette année où plusieurs équipes et pilotes peuvent prétendre aux grands honneurs.

Anciens rivaux et nouveaux visages

Déjà, Lauda connaît un début de saison difficile, alors que les McLaren ne sont plus seules en piste et que lui-même se retrouve

Les dix grands de la Formule Un

Juan Manuel Fangio	Argentine	5 titres	24 victoires
Jackie Stewart	Écosse	3 "	27 "
Niki Lauda	Autriche	3 "	24 "
Jack Brabham	Australie	3 "	14 "
Jim Clark*	Écosse	2 "	25 "
Emerson Fittipaldi	Brésil	2 "	14 "
Graham Hill*	G.-B.	2 "	14 "
Alberto Ascari*	Italie	2 "	13 "
Nelson Piquet	Brésil	2 "	12 "
Stirling Moss	G.-B.	Aucun	16 "

*Décédé

Photo Sygma



Sur le podium du Grand Prix du Portugal 1984, Alain Prost est vainqueur de la course mais Niki Lauda est sacré champion du monde par la marge de 1/2 point.

dans l'ombre d'Alain Prost. Les observateurs de la Formule Un croient que les faveurs de l'équipe, ou du moins de ses dirigeants, vont du côté de Prost. On chuchote en effet que le Français court pour l'équipe et que ses victoires rejaillissent sur elle de façon plus directe qu'avec l'Autrichien. Niki Lauda, dit-on, court pour lui-même et fait toujours le moins de concessions possible aux obligations promotionnelles et commerciales.

Niki Lauda est une tête forte et un esprit libre. Enzo Ferrari et Bernie Ecclestone en savent quelque chose. Niki Lauda est un homme libre autant qu'il est possible de le demeurer en course automobile. Un renard doublé d'un loup solitaire.

On a donc choisi Prost pour les essais d'avant-saison, alors que Lauda se tournait les pouces chez lui. Dernièrement surgissait la rumeur voulant que Lauda quitte McLaren en fin de saison. Le principal intéressé n'a pas nié, répondant simplement qu'un changement d'équipe et un nouveau défi lui semblent toujours intéressants et deviennent profitables.

Son quatrième titre est donc loin d'être acquis. Parmi ses rivaux de 1985 se trouve un double champion du monde, Nelson Piquet, qui pourrait se hisser à la hauteur des Lauda, Brabham et Stewart, mécanique et pneumatiques aidant. Keke Rosberg visera un doublé, si Williams parvient à dompter la puissance du moteur Honda, ou Honda à l'assouplir.

Puis il y a Prost, certes le favori des experts, en quête d'un premier titre, mais aussi des pilotes jeunes, talentueux et placés dans de très fortes équipes. Il faut absolument compter avec Senna et De Angelis chez Lotus et avec le duo Alboreto / Johansson chez Ferrari.

Le Brésilien Senna, le plus doué, celui en qui l'on reconnaît volontiers Fangio ou Stewart, est, à 25 ans, de 11 ans le cadet de Niki Lauda. Mais Lauda en a vu bien d'autres, de ses yeux bleu acier marqués par le brasier du Nürburgring, par la tension de 161 Grands Prix, par cette détermination inflexible, cette logique, cette force d'analyse qui caractérisent le grand pilote autrichien.

Niki Lauda n'a pas joué sa dernière carte.

prenez les devants...



LE CIRCUIT GILLES-VILLENEUVE

Plusieurs innovations intéressantes

Sil le Grand Prix de Monaco se déroule dans les rues de la principauté et celui de Monza dans un parc en banlieue de Milan, seul le Grand Prix du Canada se déroule sur une île en plein milieu d'un fleuve. À portée de métro, d'un centre-ville animé et grouillant, à quelques pas de La Ronde, l'île Notre-Dame, parc floral, est un emplacement unique.

Mais il y a plus que cet environnement idéal. L'île Notre-Dame est dotée d'une des plus intéressantes pistes qui soient. À preuve, depuis le premier Grand Prix disputé sur ce circuit en 1978, toutes les courses ont été passionnantes de fil en fil. Le parcours sinueux, la largeur relative de la piste et le tracé même du circuit avec ses nombreuses courbes expliquent ces luttes épiques. D'ailleurs tous les pilotes et toutes les écuries ont appris à respecter le circuit Gilles-Villeneuve.

Le public est privilégié

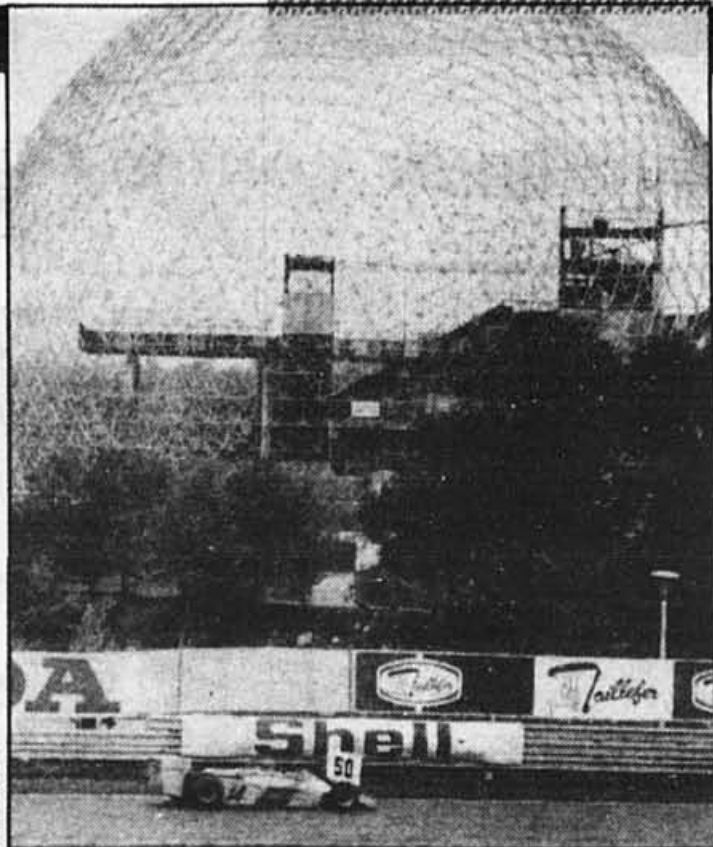
D'année en année, le public qui assiste au Grand Prix Labatt du Canada est de mieux en mieux traité par les organisateurs. Au fil des épreuves, certaines estrades ont été relocalisées; on a augmenté le nombre de sièges disponibles, des loges ont été érigées et on a même eu l'idée de permettre aux gens de mieux voir ce qui se passe dans les puits. Cette année, on a de nouveau fait de nombreux efforts pour faciliter encore davantage l'accès et les déplacements sur les lieux. Ainsi, pour accéder à certains endroits du circuit, les spectateurs pourront utiliser gratuitement des «balades» qui leur éviteront de nombreux pas. Le trajet suit la route qui borde le bassin olympique.

Parmi les autres innovations importantes, il y aura la visite, rendue plus facile, des puits de ravitaillement. Grâce à des passerelles, les visiteurs seront en mesure de mieux apprécier le travail des mécaniciens. Il faut cependant souligner que ces visites auront lieu à des heures déterminées, pour ne pas entraver le travail des équipes.

Tout circuit automobile est un véritable paradis pour les photographes. Malheureusement, plus d'un photographe amateur a dû se contenter par le passé de photographier les bolides au travers des clôtures de sécurité. Cette année, des tours ont été spécialement aménagées et les déten-

teurs de billets spéciaux pourront y avoir accès et prendre des clichés beaucoup plus intéressants. Finalement, tout Grand Prix qui se respecte se doit d'avoir des stands d'objets-souvenirs dignes de ce nom. Cela permet aux spectateurs de se procurer des objets de qualité qui ne sont disponibles que lors de la tenue d'un tel événement. C'est pourquoi les organisateurs du Grand Prix Labatt du Canada ont vu à ce que des stands plus nombreux et plus variés soient installés pour la fin de semaine du Grand Prix.

Photo Sygma



Quelques précautions

Pour mieux profiter de sa visite à l'île Notre-Dame, il est important de prendre quelques précautions. Ainsi, il est conseillé de se munir de chaussures confortables et solides. De plus, comme les rayons du soleil sont puissants en cette période de l'année, une bonne crème solaire est indiquée. Une casquette ou un chapeau a aussi son utilité.

Comme le circuit Gilles-Villeneuve est situé sur une île en plein Saint-Laurent, il est probable que la brise se fera sentir si le soleil se cache derrière un nuage. Un blouson est à conseiller. Finalement, il faut s'assurer d'apporter avec soi une radio FM. On pourra ainsi synthoniser GPLC-FM, le poste officiel du Grand Prix Labatt du Canada. Il vous sera alors possible de tout savoir sur le déroulement de la course, les qualifications et les courses de soutien.

achetez vos billets maintenant!

Émotions garanties!

Assurez-vous les meilleures places en achetant vos billets aux comptoirs Ticketron ou par Télétron: (514) 288-3782	
Sièges réservés (billets de 3 jours):	40 \$ à 100 \$
Prix d'entrée - samedi:	adultes 14 \$, enfants 3 \$
- dimanche:	adultes 17 \$, enfants 6 \$

Player's

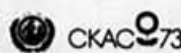


HONDA



GRAND PRIX LABATT DU CANADA

14, 15, 16 juin



Goodyear contre Pirelli

À la fin de la saison dernière, la compagnie Michelin annonçait qu'elle se retirait de la Formule 1. Le championnat du monde remporté par l'Autrichien Niki Lauda au volant d'une McLaren équipée de pneus Michelin était en quelque sorte une consécration pour la firme. Après avoir remporté les deux derniers championnats du monde, Michelin se tournait vers d'autres terrains de compétition, le rallye par exemple.

Ce retrait pouvait laisser croire à certains que la guerre des pneumatiques n'allait plus être qu'un souvenir sportif comme tant d'autres et que Goodyear allait régner en roi et maître sur les circuits. Pour le plus grand bien du sport, cette perspective ne s'est pas réalisée: la compagnie italienne Pirelli a décidé de relever le défi et de s'implanter sérieusement en Formule 1. Le géant italien avait bien tâté le terrain la saison dernière en équipant quelques écuries, mais il ne s'agissait pas d'un effort aussi important que celui amorcé cette saison. L'an dernier, Pirelli pouvait se permettre de rater son coup, ne jouant qu'un rôle de soutien dans la lutte titanessque Michelin-Goodyear. Cette année, la situation est entièrement différente. La bataille est engagée entre Pirelli et Goodyear.

Une question de choix

Les écuries attachées à Michelin la saison dernière avaient cette année à faire un choix lourd de conséquences: se joindre au clan Goodyear ou tenter le sort avec Pirelli. D'une part, le fabricant américain possède une longue expérience en Formule 1 et ses pneumatiques, mis au point de concert avec l'écurie Ferrari au cours des deux dernières campagnes, ont fait leurs preuves. D'autre part, Pirelli, malgré son peu d'expérience en Formule 1, est tout aussi compétent dans la mise au point de pneus compétitifs. Ses succès dans plusieurs autres secteurs de la compétition automobile sont des garanties fermes.

Voici la liste des écuries et la marque de pneus qu'elles utilisent en 1985:

GOODYEAR PIRELLI

McLaren	Brabham
Tyrrel	Ram
Williams	Spirit
Lotus	Osella
Renault	Ligier
Arrows	Minardi
Alfa Romeo	Toleman
Ferrari	
Zakspeed	

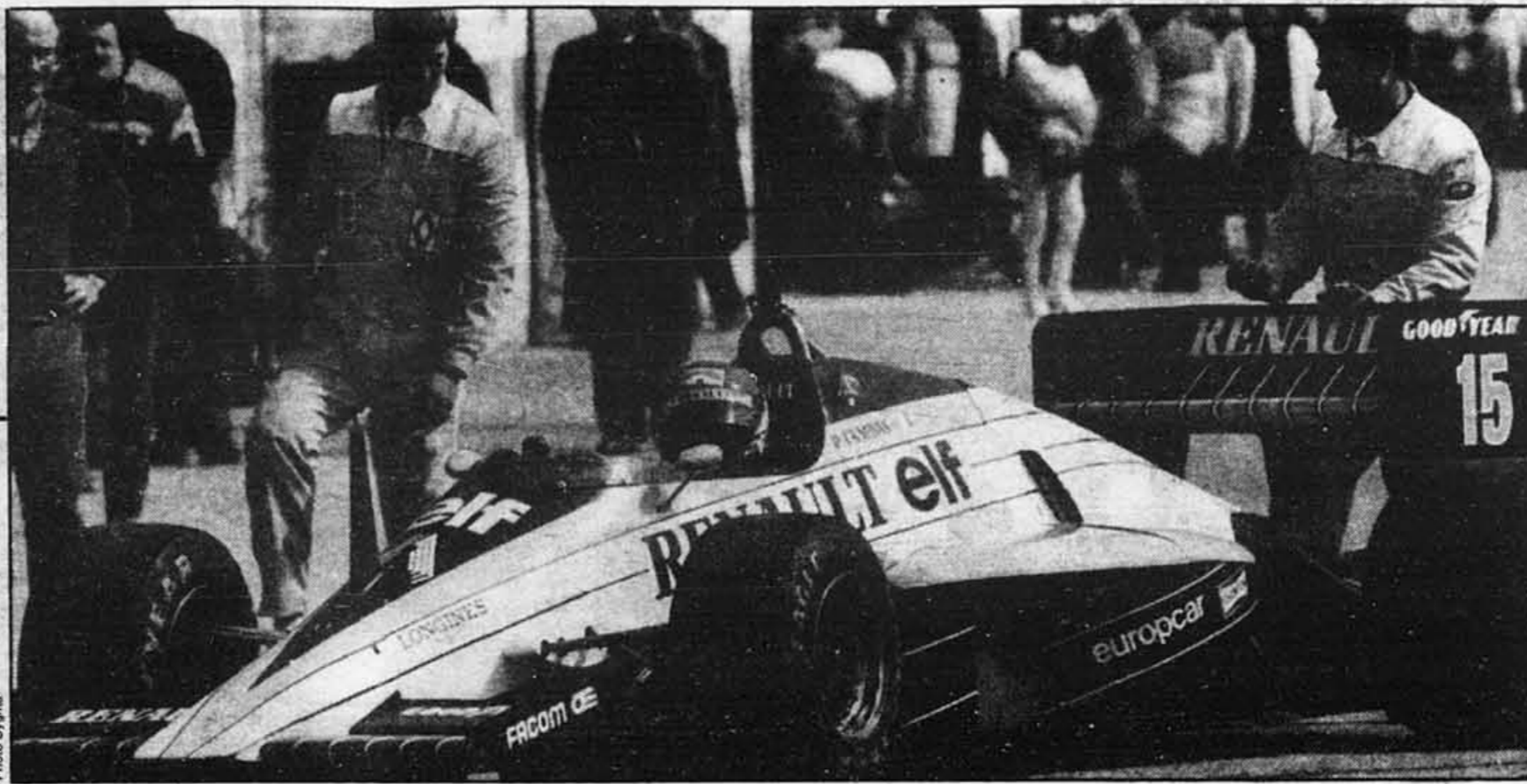
Si la balance penche en faveur de Goodyear, cela tient surtout à sa capacité de desservir un plus grand nombre d'équipes en raison de moyens techniques plus importants. Soulignons également que l'écurie britannique Toleman a été dans l'obligation d'acheter l'équipe Spirit pour obtenir des pneus Pirelli. Sans accord avec l'un ou l'autre fabricant de pneu, Toleman a raté les trois premières épreuves de la saison.

La controverse des qualifications

Michelin hors-circuit, cela ne signifie pas pour autant que les qualifications se déroulent dans le calme plat. Vouloir à tout prix imposer sa domination et prendre la mesure de Pirelli qui a nettement progressé au cours de la saison hivernale, Goodyear a mis au point un super-pneu de qualification, efficace sur un seul tour de circuit. L'arrivée de ce pneu a grandement modifié les séances de qualification. Comme le nombre de trains de pneus de qualification est limité à deux par voiture, le pilote doit profiter au maximum de ses tours de piste. Si un adversaire le bloque ou si un incident mécanique se produit



Les dernières mises au point (pneus compris) avant l'ouverture de la saison 1985 au Brésil.



Michelin retiré de la compétition en Formule 1, Renault a fait confiance à Goodyear.



L'écurie Brabham, avec le talentueux Nelson Piquet, est le fer de lance de Pirelli en Formule 1.

lors du tour de «qualif», il n'y a rien à faire. Tant et si bien que les séances de qualification des écuries chaussées par Goodyear sont très courtes: après deux tours à bloc avec les trains de qualification, on demeure dans les puits ou on se contente d'aller en piste pour effectuer des mises au point.

Pirelli n'a pas encore succombé à la tentation du super-pneu de qualification. Les écuries équipées par ce fabricant peuvent encore compter sur des modèles traditionnels capables de donner trois bons tours de piste tout en étant plus sécuritaires. De plus, par une brillante astuce technique, ces mêmes pneus peuvent être réutilisés. Théoriquement, les écuries chaussées par Pirelli peuvent effectuer plusieurs tentatives de qualification.

Une tâche de titan

Fournir des pneus à une écurie de Formule 1 est une tâche technique et logistique très complexe. Devoir le faire pour plusieurs équi-

pes à la fois est un défi difficile à relever. Les châssis des voitures sont différents, les pilotes ont des préférences diverses quant au choix des gommages, et il faut mettre au point des versions performantes pour les qualifications, la course et pour la pluie. Les compagnies de pneumatiques doivent donc accomplir un travail énorme de mise au point et de planification. Vient de plus s'ajouter le coût de tous ces pneus utilisés lors d'essais privés, en course et en qualification.

Tous ces efforts ne sont heureusement pas limités au plan sportif. En effet, de nombreux développements techniques mis au point en

course servent à la réalisation de pneus plus performants et plus sécuritaires pour les voitures de tourisme. Par exemple, Goodyear s'est inspiré du dessin de la semelle de ses pneus de pluie pour mettre au point le «Gatorback» qui équipe entre autres la Mustang SVD. Pirelli pour sa part a sans aucun doute tiré des leçons de son expérience en Formule 1 pour le développement du P 700 qui chaussera la nouvelle Porsche 944 Turbo.

Les protagonistes ne sont plus les mêmes, mais la lutte sur les circuits se poursuit. À long terme, ce sont les automobilistes qui en sont les bénéficiaires.

Player's vous invite*
à trois jours de vitesse,
d'excitation, de plaisir!

Grand Prix
Labatt
du Canada

Le Grand Prix Labatt du Canada: les 14, 15 et 16 juin 1985,
au circuit Gilles-Villeneuve de l'Île Notre-Dame.

* Billets en vente sur le site, à tous les comptoirs Ticketron
et par Télétoron, (514) 288-3782.



Player's



LES COMMANDITAIRES

Les «mécènes» de la Formule 1

Keke Rosberg, de l'écurie Williams, n'est pas à court de commanditaires comme en témoignent les écussons sur sa combinaison.

Frank Williams a toujours été un as pour dénicher des commanditaires. Cette voiture en fait la preuve.

Qui dit Formule 1, dit également argent. En fait, des sommes considérables, pour ne pas dire de véritables fortunes, sont investies dans le monde de la Formule 1 chaque année. En premier lieu, pour faire face à leurs obligations financières, les écuries doivent dénicher des commanditaires importants. Construire des voitures de course coûte cher. D'autre part, les pilotes eux-mêmes ont des commanditaires personnels, ce qui parfois influence la décision d'un directeur d'écurie quant au choix de ses pilotes pour la saison. Dans la même veine, les Grands Prix ne pourraient être présentés sans l'apport essentiel des commanditaires. Ainsi, le Grand Prix du Canada n'existerait pas sans l'important soutien financier de Labatt.

Si tant de commanditaires sont présents en Formule 1, c'est que la course automobile est probablement l'épreuve sportive la plus commercialement rentable pour un annonceur. Ainsi, tous les Grands Prix sont télédiffusés dans la plupart des pays du monde; les courses elles-mêmes se déroulent sur quatre continents, dans 12 pays et deux principautés. De plus, les pilotes et les écuries sont connus du grand public à travers le monde entier. Niki Lauda, par exemple, est un des champions les plus connus de la planète.

Cette ruée vers l'or devient une préoccupation importante des propriétaires d'écuries, des pilotes et des organisateurs de Grands Prix. Parfois cocasse, souvent rentable, cette prospection des «sponsors» vient mettre du piquant dans le monde déjà mouvementé de la Formule 1.

Des sous pour gagner

S'il fut une époque où les voitures de Formule 1 ne portaient le nom d'aucun commanditaire, la chose serait impensable de nos jours. Une saison de compétition en course automobile nécessite un budget minimum variant entre 5 et 7 millions de dollars. À l'exception des écuries appartenant à de grands constructeurs automobiles tels Renault, Alfa-Romeo et Fiat (Ferrari), il faut trouver des sources extérieures de financement.



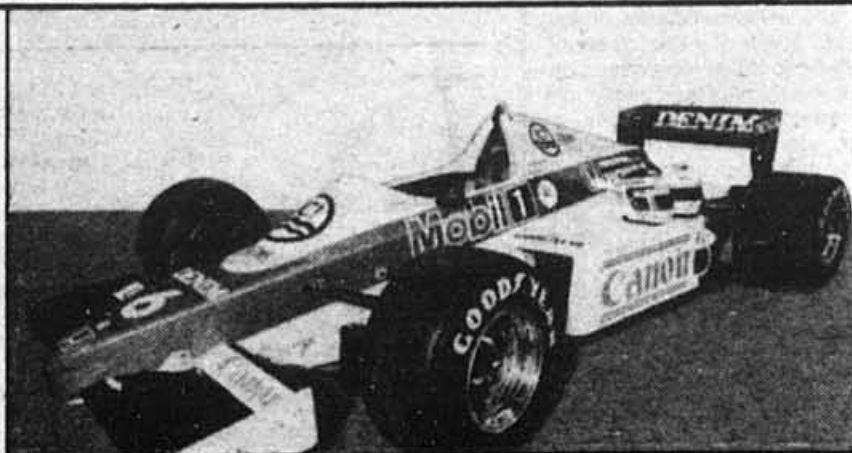
Et même les écuries privilégiées ne reculent pas devant une aide extérieure. Alfa-Romeo, le plus petit des constructeurs de voitures de tourisme, a besoin de l'aide de Benetton (vêtements de sport et de loisir) pour être en piste. Soutenues par deux géants, les écuries Renault et Ferrari s'associent quand même à des commanditaires d'appoint. Pour la régie française, Elf (pétroles) est un partenaire fidèle; Europcar (location d'autos) apporte également une contribution intéressante. Pour la Scuderia Ferrari, c'est la maison Fiat, à qui appartient Ferrari, qui paie les factures. Ce qui n'empêche pas AGIP, l'importante pétrolière, d'être également associée à l'écurie.

Toutes les autres écuries inscrites aux différents Grands Prix sont des entreprises privées qui n'existent qu'en raison des moyens financiers de leurs propriétaires et de la «générosité» des commanditaires. Car il ne faut pas se faire d'illusion: il faut avoir des sous pour se lancer en Formule 1. Sans argent, on ne peut mettre au point une voiture compétitive, engager des pilotes de première catégorie et embaucher les meilleurs ingénieurs et techniciens. C'est le cercle vicieux: une équipe aux prises avec des difficultés financières ne peut pas bien figurer en course, ce qui entraîne l'absence des commanditaires. Ainsi, le coloré Ken Tyrrell doit souvent courir sans «sponsors» dans certains Grands Prix et se contenter de commandes locales. Comme ses voitures ne

gagnent pas depuis plusieurs années, on le boude. Pourtant, lorsque son écurie remportait les championnats du monde, il n'avait pas de difficulté à dénicher un commanditaire.

Plusieurs compagnies italiennes se sont engagées dans des commandes au cours de récentes années. Passionné de course automobile, le public italien les paie de retour en favorisant leurs produits. De plus, comme la plupart des dirigeants d'entreprise de ce pays sont eux-mêmes des mordus de la course automobile, ils sont plus enclins à y investir. Ainsi, au fil des années, Parmalat (produits laitiers), Candy (appareils ménagers), Olivetti (ordinateurs), Benetton (vêtements) se sont imposés dans la commande.

Pour dénicher un «sponsor», il faut que les dirigeants d'équipe aient du doigté. Ainsi, Frank Williams de l'écurie du même nom a la réputation d'être passé maître dans cet art. Il aurait même appris l'arabe pour pouvoir mieux convaincre les dirigeants arabes de TAG et des lignes aériennes Saoudi de le soutenir financièrement.



Benetton est un de ces nombreux commanditaires italiens qui investissent gros dans la Formule 1.

Ces deux compagnies appartiennent à de riches princes de l'Arabie saoudite et Frank Williams a su s'adapter à leurs coutumes pour les convaincre. Guy Ligier pour sa part a su négocier au fil des années des ententes à long terme avec la Régie française des tabacs (Gitane).

Ce qui nous amène au super-commanditaire Marlboro. Ce fabricant de cigarettes soutient depuis longtemps l'équipe McLaren en plus d'être le principal commanditaire de deux ou trois Grands Prix chaque année. La présence financière de Marlboro en course automobile serait de l'ordre de 25 millions de dollars par année!

Les pilotes

Dans bien des cas, l'arrivée d'un pilote dans une écurie signifie un important soutien de la part d'un commanditaire. Ainsi, plusieurs petites écuries engagent tel pilote tout simplement parce qu'il a su dénicher un commanditaire personnel qui sera en mesure de défrayer ses dépenses de course. En d'autres termes, le pilote s'achète ou se loue un volant

pour la saison. Parfois, une écurie engage tel pilote parce que le commanditaire principal l'exige. Ainsi, McLaren aurait préféré Patrick Tambay à Gilles Villeneuve parce qu'on jugeait que le pilote français avait plus de sex-appeal que le petit Canadien. Chez Renault, on a engagé Derek Warwick parce qu'il est bon pilote, bien entendu, mais également parce qu'on veut en partie stimuler le marché anglo-saxon. La présence de l'Américain Eddy Cheevers au volant d'une Renault il y a quelques années reposait sur la même logique.

Les pilotes, en raison de leur renommée, concluent également des ententes personnelles avec plusieurs commanditaires. Ainsi, Marlboro met sous contrat chaque année plusieurs pilotes qui font partie du «Marlboro Championship Team». Ces commandes ont des raisons commerciales. Par exemple, un manufacturier qui veut pénétrer le marché suédois sera plus enclin à privilégier un pilote originaire de ce pays. Le montant versé est fonction de la

EN 1985

Les règles du jeu

→ grosseur de l'écusson et de sa position sur la combinaison du pilote. Ces commandites représentent d'ailleurs une partie importante du revenu d'un pilote.

Le Grand Prix Labatt du Canada

Le Grand Prix Labatt du Canada pour sa part doit son existence à la Brasserie Labatt du Canada qui a investi des sommes considérables pour faire de cet événement un succès à l'échelle internationale. Labatt a payé les installations du circuit Gilles-Villeneuve et les frais d'exploitation de la course. Sans ces investissements, il est probable que le Canada ne serait plus représenté au calendrier de la FI. Il y a de plus les commanditaires de soutien. Ainsi, la course de Formule Ford 1600 reçoit l'appui de Savin, tandis que Canadian Tire fait de même pour la Formule 2000. Honda et Michelin pour leur part commanditent les courses qui portent leur nom.

Événement sportif de première catégorie, une course de Formule 1 est également une lutte entre les différents commanditaires, que ce soit au chapitre des écuries, des voitures ou des pilotes. La Formule 1, c'est aussi la lutte des dollars.

T très peu de choses ont changé depuis la saison dernière en ce qui a trait à la réglementation de la Formule Un. La FISA (Fédération internationale du sport automobile) s'est contentée cette année de modifications mineures aux règles du jeu. Elles ont surtout pour but d'assurer de façon plus complète l'efficacité de normes imposées plus tôt. On peut les regrouper en cinq points.

1) En imposant certaines mesu-

res très précises, la FISA limite à un mètre la largeur de l'aileron arrière des voitures. L'aileron ne doit jamais excéder la largeur de la carrosserie. On a également fixé une hauteur et une longueur maximales. En pratique, cela signifie la fin des énormes ailerons en plusieurs pièces qu'utilisaient certaines équipes la saison dernière. Plus précisément, on signe l'arrêt de mort des «sabots», ces mini-ailerons qui prolongeaient l'aileron principal sur les côtés.

La FISA a ainsi voulu limiter la portance négative (downforce) aux pneus arrière pour contrôler



Jean-Marie Balestre, président de la Fédération internationale du sport automobile (FISA).

Lors du dernier Grand Prix de San Marino, Alain Prost a été disqualifié parce que son auto a été jugée trop légère.



les vitesses en virage. Les experts en étaient venus, l'an dernier, à mesurer la puissance des moteurs à la grosseur de l'aileron arrière: les plus puissants pouvaient «tirer» les plus gros ailerons, échangeant un peu de vitesse de pointe pour l'adhérence et la vitesse en virage.

La réaction des équipes? Celle de Gérard Ducarouge, concepteur des nouvelles Lotus, fut entre autres de fixer des mini-ailerons ressemblant aux «sabots» de l'an dernier, cette fois juste devant les pneus arrière. Il réduit ainsi la résistance des pneus à l'écoulement de l'air sur les pneus tout en réduisant la portance positive. Résultat: deux pole positions, deux victoires et De Angelis premier au classement après San Marino.

2) On interdit tout dispositif permettant d'augmenter, même temporairement, la contenance des réservoirs d'essence. On sait que la limite est fixée à 220 litres depuis la saison dernière. Or certaines équipes ont trouvé le moyen d'utiliser des réservoirs auxiliaires que l'on greffait à la voiture avant qu'elle ne s'engage sur l'aire de départ. La course a prouvé qu'un litre seulement pouvait faire toute la différence.

3) Il est également défendu d'utiliser quelque moyen que ce soit

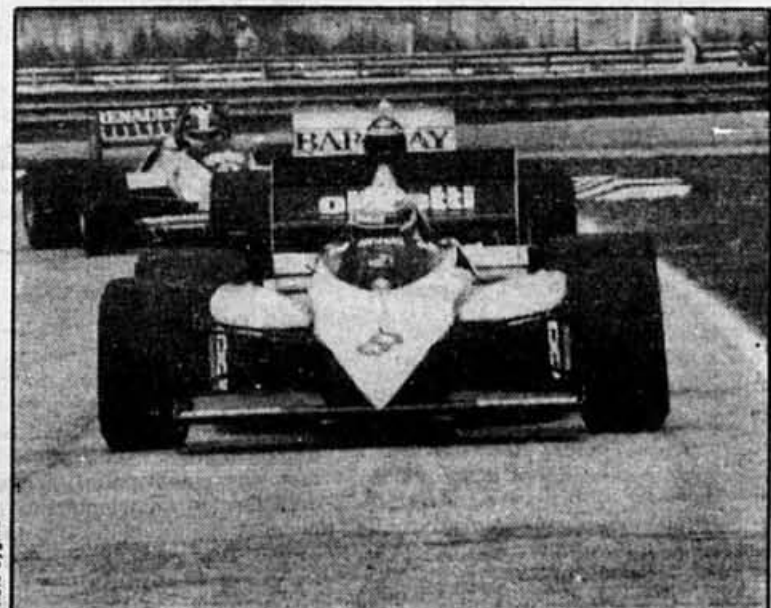
pour amener ou maintenir la température du carburant à plus de 10 degrés Celsius sous la température ambiante. La raison? En 1984, certaines équipes ont fait le plein d'essence réfrigérée à -40 degrés C, ce qui réduit dramatiquement son volume. On se retrouvait ainsi au départ avec 13 à 15 litres d'essence additionnels.

4) Aucun liquide ou substance ne doit être ajouté aux voitures durant la course. En toutes lettres, la FISA nous ramène à l'incident qui amena la disqualification puis l'expulsion de Tyrrell l'an dernier. Des billes de plomb, lancées dans les réservoirs, avaient pour effet d'augmenter l'indice d'octane de l'essence, tout en permettant de maintenir le poids maximum.

5) Interdiction de remplacer, après le départ de la course, toute pièce de la voiture par une autre plus lourde. On veut ainsi empêcher les équipes de prendre le départ avec des voitures pleines d'essence, dont certaines pièces plus légères compensent le poids de tout ce carburant, pour ensuite greffer des pièces plus lourdes et rester dans la norme de 540 kg minimum. Le calcul du poids est si critique que deux maigres kilos en moins ont coûté la victoire à McLaren et son pilote Alain Prost au GP de San Marino.



Fin de la saison 1984: portrait de famille de tous les pilotes qui en ont décousu sur les circuits de Formule 1.



Une des modifications aux règlements qu'il est facile d'observer: la diminution de la largeur des ailerons arrière.

GRANBY ET TROIS-RIVIÈRES

Deux autres Grands Prix Labatt

La course automobile, c'est plus qu'un sport: c'est un grand happening. C'est ce à quoi vous invitent le Grand Prix de Granby les 26, 27 et 28 juillet et le Grand Prix Labatt de Trois-Rivières les 30, 31 août et 1er septembre. Ces deux événements majeurs concrétisent l'effort de la brasserie Labatt du Canada pour

assurer le développement et la promotion du sport automobile au Québec.

Le Grand Prix de Granby

Les organisateurs du Grand Prix Labatt de Granby, deuxième édition, ont cette année la prétention d'établir des comparaisons avec les plus grands du genre, mais en y ajoutant des ingrédients «made

in Granby». L'objectif est de faire du Grand Prix de Granby un événement majeur qui déborde de loin la compétition sportive, un événement auquel on participe, que l'on vit et dont on se souvient. Volet sportif, donc, et volet socio-culturel et récréatif: cirque et manèges, musiciens ambulants, aires de repas et oasis de détente, animation, musique et défilés de mode. Ajoutez à cela l'aménagement de deux passerelles et de gradins au terre-plein du centre de la piste, et vous ne vous étonnerez pas de l'enthousiasme des organisateurs.

Les puissantes Kelly, ces super-voitures américaines capables de «faire» le carrousel en dix secondes, seront de retour au Grand Prix de Granby. Inconnu au Canada l'an dernier encore, le Challenge Kelly s'est rapidement créé un fort auditoire au Québec.

Jacques Villeneuve, double champion en formule Atlantique et en Can-Am, tentera de s'imposer devant l'excellent pilote français Philippe Alliot à qui l'an dernier Villeneuve avait été forcé, sur ordre du médecin, de céder son volant. Le duel s'annonce enlevé.

Bonne nouvelle aussi pour les amateurs, la deuxième édition du Grand Prix de Granby donnera lieu à la renaissance d'une formule populaire au Québec et qui avait été abandonnée au profit de la formule mondiale, la formule Atlantique. Et tout le reste: formule Honda, formule 2000, Productions. Les grilles seront pleines et les qualifications nécessaires pour respecter la limite de 40 voitures aux départs.

Le samedi, ce sera la fête de la moto et des formules 125, ces super-go-karts capables d'atteindre des vitesses de pointe de 160 km/h. Le vendredi, comme apéritif, un critérium cycliste regroupant plus de 60 spécialistes de la moto extrêmement exigeante et compétitive.

Ce qui explique sans doute la décision de la Régie de l'assurance-automobile du Québec de tenir dans le cadre du Grand Prix Labatt de Granby son championnat du motocycliste de l'année, événement nouveau qui met en vedette 33 finalistes venant des 11 régions administratives du Québec et auquel ont été conviés les 120 000 motocyclistes du Québec.

Le Grand Prix de Trois-Rivières

Lorsque les moteurs se mettront en marche, le 30 août prochain sur le circuit routier de Trois-Rivières, le Grand Prix Labatt de Trois-Rivières en sera à sa 19e édition. Pas ici question d'improvisation: l'expérience prime, d'autant que l'événement est organisé par le Club Autosport Mauricien (C.A.M.) le plus ancien club Autosport au Québec.

Ribes, Gray, Dallenback, Forbes, Robinson et les autres seront de retour à Trois-Rivières les 30, 31 août et 1er septembre quand sera donné le départ de la Trans Am Bendix.

La première Coupe du Maire a été remportée par un Trifluvien, Roger Brière et, cette année, Reynald Hamelin, coureur dans la série Productions, prendra la relève des pionniers. La compétition devrait être aussi vive dans la série québécoise Productions puisqu'on y a invité des pilotes américains et européens. Et la série Honda a toujours un grand nombre d'adeptes.

Pour mettre sur pied et assurer le déroulement harmonieux du Grand Prix de Trois-Rivières et de l'ensemble des activités qui l'entourent, les 12 directeurs et les 700 bénévoles qui, à l'intérieur d'une cinquantaine de comités se répartissent la tâche énorme d'organiser cet événement, ont à faire face à un problème de logistique considérable.

En effet, les organisateurs ont, chaque année, à réaliser de toutes pièces un circuit de 2,1 milles de longueur à même les rues de la ville. Cette piste requiert l'installation de 1500 murets de béton, la pose de 10000 pieds de clôture, l'édification de deux ponts pesant chacun plus de 15 tonnes et la collecte de 8500 pneus usagés. Entre autres...

Le Grand Prix de Trois-Rivières attire chaque année plus de 60000 spectateurs et engendre des retombées économiques de plus de 3 millions. Pas mal, pour une organisation qui a le remarquable mérite de ne compter dans ses rangs qu'un seul employé permanent.

GRAND PRIX LABATT DE GRANBY

du jamais vu!
10 courses
excitantes dont:

- Challenge Kelly Pepsi-Cola
- Challenge Honda/Michelin
- Double-défi Castrol-Moto
- La Série Formule 2000 Canadian Tire
- Formule 125

Pour obtenir vos billets,
composez le (514) 378-1001
(principales cartes de crédit acceptées)

26, 27, 28 JUILLET 1985



Player's



Sanctionné par: FAQ, FCSA, IMSA, FCQ, RACE.



GRAND PRIX LABATT DE TROIS-RIVIÈRES

30-31 août, 1^{er} septembre 85



Tout un week-end
d'action et de sensations!
Un circuit excitant,
au coeur de la ville,
où l'action court les rues.

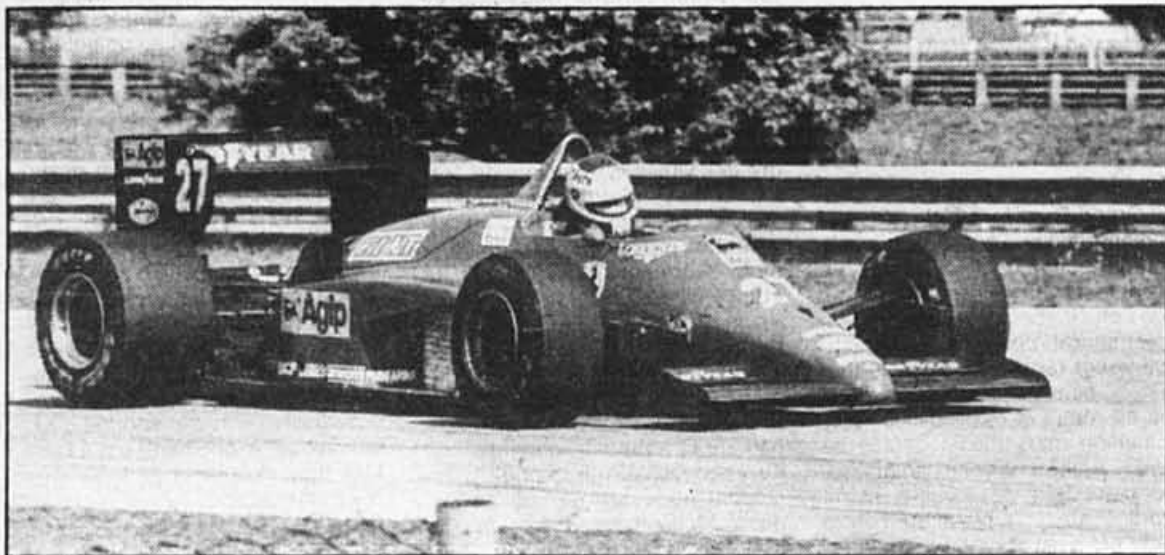
Billets en vente dans tous les comptoirs ticketron ou
au Bureau du Grand Prix de Trois-Rivières
C.P. 124, Trois-Rivières, Qué. G9A 5E3
(514) 379-9141

Player's



Ayrton Senna: la révélation de la saison

Un passage de la Ferrari de Michele Alboreto.



La victoire du Français Alain Prost lors du Grand Prix du Brésil permettait de croire que les McLaren demeureraient à nouveau seules dans la course pour le championnat du monde. Ce résultat laissait présager que Prost pourrait finalement remporter sans ennui ce championnat mondial des conducteurs qui a toujours semblé vouloir lui échapper. Cependant, à quelques jours du Grand Prix Labatt du Canada, la situation n'est pas aussi claire. Il est vrai que les McLaren sont toujours aussi performantes, mais l'écurie britannique n'est plus seule dans la course: les équipes Lotus et Ferrari ont remporté plusieurs épreuves depuis le début de la saison et elles seront en lice jusqu'au bout.

La grande révélation de la saison est le Brésilien Ayrton Senna. L'an dernier, durant sa première saison en Formule 1, au volant d'une Toleman, le jeune Brésilien avait impressionné tous les observateurs par son grand talent. Cet-

te année, au volant d'une Lotus, il s'est révélé le plus rapide de tous. Sa nette domination lors des épreuves de qualification précédant le Grand Prix de Monaco et sa grande maîtrise sous la pluie diluvienne au Portugal lui ont permis de se classer en tête des pilotes, côtés vitesse et habileté.

Il ne lui reste plus qu'à profiter d'une mécanique fiable pour parvenir à se hisser parmi les meneurs au classement général. La version 85 de la Lotus est particulièrement en vedette cette saison; en effet, Elio de Angelis, coéquipier de Senna chez Lotus, occupe le premier rang au championnat des pilotes, son pointage est d'ailleurs des plus éloquentes.

Il ne faudrait pas oublier les Ferrari qui ont retrouvé leur verve et ont permis à Michele Alboreto d'être un des favoris pour le titre mondial.

Il sera intéressant de voir ce que les bolides rouges de Maranello seront en mesure de faire sur le circuit Gilles-Villeneuve. Traditionnellement, les Ferrari ont toujours remporté des succès au Ca-

nada. D'autre part, l'écurie Renault mérite une mention honorable pour son début de saison. Fortement secoué par les changements dans la direction, l'équipe Renault demeure néanmoins compétitive. Les moteurs Renault qui équipent les Lotus, Ligier et Tyrrell se sont révélés fiables et performants. Ces résultats viennent récompenser le travail intensif des motoristes de la Régie pour moderniser leur V-6.

L'annulation du Grand Prix de Belgique en raison du piètre revêtement de la piste a permis aux pilotes impliqués de voir leurs exi-

gences concernant la sécurité en course primer sur les considérations financières des organisateurs. Il s'agit d'une première qui aura sans doute des répercussions importantes dans l'avenir.

Bref, tout est prêt pour assurer le succès du Grand Prix Labatt du Canada. Comme par le passé, les spectateurs ravis assisteront à des courses enlevantes et fertiles en rebondissements.

Championnat du monde des conducteurs

1—Elio de Angelis, Lotus-Renault	20 pts
2—Alain Prost, McLaren	18 pts
2—Michele Alboreto, Ferrari	18 pts
4—Patrick Tambay, Renault	10 pts
5—Ayrton Senna, Lotus-Renault	9 pts
6—Thierry Boutsen, Arrows-BMW	6 pts
7—Nigel Mansell, Williams-Honda	4 pts
8—René Arnoux, Ferrari	3 pts
8—Andrea de Cesaris, Ligier-Renault	3 pts
11—Jacques Lafitte, Ligier-Renault	2 pts
11—Derek Warwick, Renault	2 pts
13—Stefan Beloff, Tyrrell	1 pt
13—Stefan Johansson, Ferrari	1 pt

Championnat du monde des constructeurs

1—Lotus-Renault	29 pts
2—Ferrari	22 pts
3—McLaren	21 pts
4—Renault	12 pts
5—Arrows-BMW	6 pts
6—Ligier-Renault	5 pts
7—Williams-Honda	4 pts
8—Tyrrell	1 pt

ON EST LÀ POUR GAGNER...



Pour une deuxième année consécutive, le coureur québécois Jacques Villeneuve, se mesurera aux "géants" de la série CART. Une des raisons de son immense succès est, sans conteste, l'équipe qui le seconde... Canadian Tire avec plus de 385 magasins associés et plus de 3600 postes de service très bien outillés à l'échelle du pays ainsi que son vaste choix d'articles de qualité offerts à prix avantageux.

Le vrombissement des voitures se fera entendre les 14, 15 et 16 juin 1985 au circuit Gilles Villeneuve lors du Grand Prix de Montréal. Venez vivre des moments électrisants et inoubliables! Ne manquez surtout pas la journée Canadian Tire le 15 juin 1985 et venez voir l'épreuve Formule 2000. Venez aussi encourager les coureurs automobiles jusqu'au fil d'arrivée... c'est un événement palpitant à ne pas manquer. Soyez-y.

Question auto... la réponse, c'est nous

FORMULE 2000

Programme

Samedi, 15 juin

10 h à 11 h 30 — Essais non-chronométré Formule Un
13 h à 14 h — Qualifications Formule Un
14 h 30 à 15 h — Qualifications Honda-Michelin
15 h 15 à 15 h 30 — Réchauffement Formule Ford 2000
15 h 45 à 16 h 30 — Course Formule Ford 2000
Canadian Tire
16 h 45 à 17 h 10 — Course Formule 125
17 h 25 à 18 h — Course Production

Dimanche, 16 juin

9 h à 9 h 30 — Réchauffement Formule Un
10 h à 10 h 40 — Course Honda Michelin
10 h 45 à 11 h 15 — Parade des pilotes de Formule Un
11 h 30 à 12 h 15 — Festivités avant-course
12 h 30 — Accès grille de départ
13 h — Grand Prix Labatt du Canada
15 h — Présentation des trophées

