

42^e

GRAND PRIX



MONACO

31 MAI-3 JUIN 1984

01P/84/00



Maintenant à Monaco la Chase Manhattan Bank vous fait profiter du Chase Partnership.

Dans le monde entier, nos clients connaissent et apprécient notre professionnalisme.

Nos gestionnaires de compte, nos experts en financement import/export et en trésorerie, nos spécialistes de systèmes informatiques leur apportent, avec des connaissances techniques étendues, toute l'expérience et le poids de la Chase Manhattan Bank.

C'est ce que nous appelons le Chase Partnership. Une façon différente de concevoir notre métier de banquier. Des services différents, plus complets, désormais à votre disposition à Monaco avec l'ouverture de notre nouvelle agence.

The Chase Manhattan Bank, N.A., Park Palace,
27 avenue de la Costa, MC 98007, Monte Carlo, Monaco.
Téléphone: 50 40 05. Telex: 469510 CMB MCO.

The Chase Partnership



Le Chase Partnership, c'est un réseau complet, des produits nouveaux, la banque électronique, le change, la connaissance de l'industrie, la compétence de ses ressources humaines à votre service.

42^e GRAND PRIX MONACO 84

31 MAI – 3 JUIN

comptant pour le
championnat du monde des conducteurs

26^e Grand Prix Monaco F3



organisé par l'Automobile Club de Monaco
sous le haut patronage de
SON ALTESSE SÉRÉNISSIME
LE PRINCE SOUVERAIN DE MONACO
avec l'appui du Gouvernement Princier,
de la Municipalité
et le concours de la Société des Bains de Mer



BANQUE DE PLACEMENTS ET DE CRÉDIT

2, Avenue de Grande-Bretagne
Monte-Carlo, Tél. 50.50.75

Groupe de la



Société de Banque Suisse
Schweizerischer Bankverein
Società di Banca Svizzera
Swiss Bank Corporation

SOMMAIRE

Comité	4 - 7
Programme	9
Plan du Circuit.....	11
Avis au Public	13
Prix et Coupes.....	14 - 15
Vitesse et sécurité pendant la course.....	17
Liste des engagés 26e Grand Prix "Monaco F3".....	19
Liste des engagés 4e Coupe Européenne R5 Turbo ELF .	21
Liste des engagés 4e Grand Prix des Voitures de Course Historiques (4e Grand Prix Bugatti).....	23
Liste des engagés 3e Trophée des Artistes "Moët et Chandon".....	25
Liste des engagés 42e Grand Prix de Monaco "F1".....	27
Écuries et Pilotes "F1".....	29 - 59
Classement du Championnat du monde des Conducteurs 1983.....	61
Classement du Championnat du Monde des Conducteurs 1984.....	63
Signaux utilisés pendant la course	65
Tableau de pointage du Grand Prix "Monaco F3".....	67
Tableau de pointage Grand Prix de Monaco "F1".....	68 - 69
Barème des vitesses	71
Concours apportés à l'Organisation du Grand Prix.....	73 - 75
Palmarès.....	76 - 83
Calendrier du Championnat du Monde "F1" 1984	84

COMITÉ D'HONNEUR:

S.E. M. Jean HERLY, Ministre d'État de la Principauté de Monaco.
Me Jean-Charles REY, Président du Conseil National.
S.E. M. Jacques REYMOND, Ministre Plénipotentiaire, Secrétaire d'État de S.A.S. Le Prince Souverain.
S.E. M. Raoul BIANCHERI, Ministre Plénipotentiaire, Conseiller de Gouvernement pour les Finances et l'Économie.
S.E. M. César SOLAMITO, Ambassadeur, Président-Délégué du Conseil d'Administration de Radio Monte-Carlo.
M. Michel DESMET, Conseiller de Gouvernement pour l'Intérieur.
M. Louis CARAVEL, Conseiller de Gouvernement pour les Travaux Publics et les Affaires Sociales.
M. Jean-Louis MÉDECIN, Maire de Monaco.
Prince Louis de POLIGNAC, Président d'Honneur de la Société des Bains de Mer.
M. André SAINT-MLEUX, Président-Délégué de la Société des Bains de Mer.
M. Louis BLANCHI, Directeur du Tourisme et des Congrès.
M. Anthony NOGHÈS, Président Fondateur de l'Automobile Club de Monaco. †
S.E. M. Joseph FISSORE, Président Honoraire de l'Automobile Club de Monaco. †
M. Louis CHIRON, Directeur d'Honneur des Épreuves Automobiles. †

ORGANISATEURS:

Président Fondateur: M. Anthony NOGHÈS. †
Président Honoraire: S.E. M. Joseph FISSORE. †
Président d'Honneur des épreuves: M. Louis CHIRON. †
Président d'Honneur de la Commission Sportive: M. Jacques TAFFE. †
Directeur d'Honneur des Épreuves: M. Charles DEUTSCH. †
Président d'Honneur de la Commission Technique: Dr Jacques BARRABINO. †
Président en exercice: Me Michel BOËRI.
Commissaire Général: M. René ISOART.
Commissaire Général Adjoint: M. Guy de ALEXANDRIS.
Secrétaire du Commissariat Général: M. Jean GAZIELLO.
Directeur des Épreuves: MM. Jacky ICKX, Michel FERRY.
Chargé des relations avec les concurrents et les constructeurs:
M. François MAZET.

TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL:

Président: Me Jean-Charles REY
MM. Henri BENAZET, Maurice BORLOZ et Philippe NARMINO.

COMMISSION D'ORGANISATION:

Président: Me Michel BOËRI.
Vice-Présidents: MM. Jean BONAVALIA et Victor PROJETTI.
Secrétaire Général: M. Bernard NOAT.
Secrétaire Général Adjoint chargé de Mission: M. André FROLLA.
Secrétaire Général à l'information et aux relations extérieures: M. Georges BERTELLOTTI.
Secrétaire Général Adjoint à la Coordination: M. Pierre KARCZAG.
Trésorier Général: M. Victor PROJETTI.
Trésorier Général Adjoint: M. Roger PASSERON.
Membres: Jean BERNARDET, Alain BERTAUT, Gilles NOGHES, Franco LINI, François MAZET, Lionel NOGHES, Oswald PÉRI, Bernard SPINDLER et
le Président de la commission Sportive,
le Président de la Commission Technique,
le Président de la Commission Médicale,
le Président de la Commission de Presse,
le Président de la Commission du Protocole,
les Commissaires Généraux.

COMMISSION SPORTIVE:

Président: M. Claude COMMARE.
Dr. Edmond AUBERT, MM. Jean BONAVALIA, Louis CASTELLINI, Pierre-Norbert FRANÇOIS, François LUCCHINI, Jacques de MONSEIGNAT, Serge SALGANIK.
Un représentant de l'Automobile Club von Deutschland E. V.
Un représentant de la Fédération Française du Sport Automobile.
Un représentant du Royal Automobile Club de Grande-Bretagne.
Un représentant de la Commission sportive Automobile Italienne.



Photo "Archives du Palais" - Reproduction interdite.

S.A.S. LE PRINCE SOUVERAIN
S.A.S. LE PRINCE HEREDITAIRE

COMMISSION TECHNIQUE:

Président: Dr. Christian CALMES, assisté du Colonel Urbain MONTAGNE.
M. Michel-Georges ADREANI, Dr. M. BERGONZI, MM. C. CARCUAC, Pierre CONEDERA,
Cdt François DELAYE, MM. Jean DELEUZE, DUPONT, Joseph IORI, Roger LECHNER, Charles
MASINI, Ion PAPANIMITRIOU, Nicolas PAPANIMITRIOU, Dr. J. ROSSI, M. Gabriel TAFFE.

COMMISSION DES VOITURES ANCIENNES:

Président: M. Uwe HUCKE.
MM. M. FERRY, R. ISOART, G. MESTRE, A. RAFFAELLI, R. SOBRA, M. BUGATTI, B. GILBART,
SMITH, J. SOGNO.

COMMISSION MÉDICALE:

Président: Dr. Robert SCARLOT
Dr. Patrick CORCELLE, Dr. B. LAVAGNA, Dr. Louis ORECCHIA.

COMMISSION DE PRESSE ET RELATIONS PUBLIQUES:

Président: Me René CLÉRISSE.
MM. Jean-Pierre BALDRATI, Jacques CHAUVET, Michel DOTTA, Gérard ESPAGNOL,
Detlef JAKUBIK, Melle Fabienne PETIT, M. Michel PEYRET, Mme REICHENECKER,
MM. Pierre-Yves REICHENECKER, André ROLFO-FONTANA, Gérard THEVENIN.

RELATIONS AVEC LA PRESSE:

MM. Pierre BERENGUIER, Robert SOBRA.

COMMISSION DU PROTOCOLE:

Président: M. Jacques FERREYROLLES.
MM. Charles MARTINO, Bernard de MONSEIGNAT, François de MONSEIGNAT, Henry ORENGO.

COLLÈGES DES COMMISSAIRES:

Président: M. Jean BONAVIA.
Vice-Président: M. Eugène GASTAUD.
Secrétaire: M. Jean GAZIELLO.
Membres: MM. Pierre BERENGUIER, Roger CAUBERE, Guy de ALEXANDRIS, Jean-Michel MATAS,
Roger MAZZIA, Raymond PALMERO, Roger PASSERON, Roger RAYBAUD, Henry N. VIALE.

CHEFS DE POSTE:

MM. Guy ACCOMASSO, Gérard ARNAUD, Bernard BETTI, Henri BINI, Claude BOGLIOLO,
André CARCUAC, Jean-Luc CASTEJON, Roger CAUBERE, Claude CECCARELLI, Jean-Paul
COCQUELET, Marc CONEDERA, Yves CRACKNELL, Antoine DAMILANO, Jean-Claude DECHAM-
BENOY, André FILIPPI, Georges GALLO, Jean-Marie GRANA, Gérard HUGON, Julien LANZA,
Jean-François LEVROT, Gilbert MONARI, Raymond PALMERO, Philippe PETIT, Henri PETTINARI,
Roger RAYBAUD, Jean-Pierre RENARD, Gérard TAMARO, Alex TURQUAY, Robert VEZIANO.

RADIO ORGANISATION:

M. J. BARDOS, J. BURNOUF, J.M. MATAS et Roger MAZZIA.

RESPONSABLE DU MATÉRIEL DU CORPS DES COMMISSAIRES:

MM. Jean GAZIELLO, Henry VIALE, Yves BUS.

CHRONOMÉTRAGE ET CLASSEMENTS:

Assuré par la FÉDÉRATION MONÉGASQUE DES CHRONOMÉTREURS.
Président: M. G. ROBIN et sous la direction de M. Albert CHABROL.

ACCUEIL DES INVITÉS:

Melle Marlène SERENO.

ACCUEIL DES PILOTES:

F 1: Mme Evelyne MENCARELLI et M. Pierre KARCZAG.
F 3: Melle Marie BONIFAZIO et M. E. LAMPEL.

RESPONSABLE DU SERVICE INCENDIE:

Chef de Bataillon: Parisse BAGAGLIA, Commandant la Compagnie des Sapeurs-Pompiers de Monaco.

SECRETARIAT ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE:

Chef de service: Henry BILLON,
assuré par Melles Marie BONIFAZIO, Paulette BORTOLI, Monique CANGEMI, Marlène SERENO,
MM. Willy MARCHAND, Michel RASTÈGUE, Henry N. VIALE.

EXÉCUTION EXTÉRIEURE:

MM. Henri VACQUES, Roland LAMONGIE, Jean ROUBERT.

SERVICE DE LOCATION:

M. Henri BILLON.

CONTRÔLE GÉNÉRAL DES TRIBUNES ET ENCEINTES:

M. Jo VIALE.
Assisté de MM. Daniel FLACHAIRE et Christian TORNATORE.

SPEAKERS:

M. C. JULLIAN, Mme B. MARCHAND, MM. A. MARSH, K.G. HERZLIEB.

RESPONSABLE DES VÉHICULES DE L'ORGANISATION:

M. Philippe SHELL.



automobile club de monaco

23, bd albert 1^{er}
monaco

PROGRAMME

**jeudi
31 Mai**

Fermeture du Circuit à la circulation	A 6 h 00
Séance pré-qualificative de F 1	de 8 h 00 à 9 h 00
1ère Séance d'Essais de F 1 non chronométrés	de 10 h 00 à 11 h 30
1ère Séance d'Essais de F 1 chronométrés	de 13 h 00 à 14 h 00
1ère Séance d'Essais de F 3	de 15 h 00 à 15 h 45
1ère Séance d'Essais du "3e Trophée Moët et Chandon des Artistes"	de 16 h 30 à 17 h 10
1ère Séance d'Essais du 4e Grand Prix des voitures de Course Historiques "4e Grand-Prix Bugatti"	de 17 h 30 à 18 h 00
Ouverture du Circuit à la circulation	A 18 h 30

**vendredi
1er Juin**

Fermeture du Circuit à la circulation	A 5 h 30
1ère Séance d'Essais de la 4e Coupe d'Europe Renault 5 Turbo Elf	de 6 h 30 à 7 h 15
2e Séance d'Essais de F 3	de 8 h 15 à 9 h 00
2e Séance d'Essais du "3e Trophée Moët et Chandon des Artistes"	de 9 h 45 à 10 h 25
2e Séance d'Essais de la 4e Coupe d'Europe Renault 5 Turbo Elf	de 11 h 00 à 11 h 45
Ouverture du Circuit à la circulation	A 12 h 00

**samedi
2 Juin**

Fermeture du Circuit à la circulation	A 7 h 30
2e Séance d'Essais de F 1 non chronométrés	de 10 h 00 à 11 h 30
2e Séance d'Essais de F 1 chronométrés	de 13 h 00 à 14 h 00
2e Séance d'Essais du 4e Grand Prix des Voitures de Course Historiques "4e Grand-Prix Bugatti"	de 15 h 05 à 15 h 35

**DÉPART DE LA 4e COUPE D'EUROPE
RENAULT 5 TURBO ELF** A 16 h 30
1ère Manche - (20 voitures - 12 tours)

**DÉPART DU
26e GRAND PRIX "MONACO F 3"** A 18 h 00
(22 voitures - 24 tours)

Ouverture du Circuit à la circulation A 19 h 00

**dimanche
3 Juin**

Fermeture du Circuit à la circulation	A 7 h 00
DÉPART DU "3e TROPHÉE MOËT ET CHANDON DES ARTISTES"	A 10 h 00
Essais libres non chronométrés de F 1	de 11 h 30 à 12 h 00

**DÉPART DE LA 4e COUPE D'EUROPE
RENAULT 5 TURBO ELF** A 12 h 15
2e Manche - (20 voitures - 12 tours)

**DÉPART DU 4e GRAND-PRIX
DES VOITURES DE COURSE HISTORIQUES
"4e GRAND-PRIX BUGATTI"** A 13 h 00

**DÉPART DU
42e GRAND PRIX AUTOMOBILE
DE MONACO F 1** A 15 h 30
(20 voitures - 78 tours)

Ouverture du Circuit à la circulation A 17 h 30

EF Hutton

INTERNATIONAL S.A.M.

PRINCIPAUTE DE MONACO

LE MONTAIGNE

7, AVENUE DE GRANDE-BRETAGNE

TEL. 50.30.50

BROKERS AND INVESTMENT BANKERS

A WHOLLY-OWNED SUBSIDIARY OF E.F. HUTTON & CO., INC., NEW YORK

FOUNDED 1904



L'IMPRIMERIE, descendant des Cieux, est accordée par Minerve et Mercure à l'Allemagne, qui la présente à la Hollande, l'Angleterre, l'Italie, & la France, les quatre premières Nations chés les quelles ce bel Art fut adopté

IMPRIMERIE TESTA

TYPO-OFFSET-IMPRESSIONS A CHAUD- PHOTOGRAVURE - PHOTOCOMPOSITION

12, QUAI ANTOINE 1^{er} - MC 98000 MONACO

TEL.: (93) 30.82.20

AVIS AU PUBLIC

Le public est informé que les voies constituant le circuit, à savoir: le boulevard Albert 1er, l'avenue d'Ostende, la Place du Casino, l'avenue des Spélugues, l'avenue Princesse Grace (partie comprise entre l'ancienne gare de Monte-Carlo et le bord de mer), le boulevard Louis II, l'avenue J.F. Kennedy, le quai des États-Unis, la route de la piscine, la cale de halage et le quai Antoine 1er, seront interdites à la circulation des piétons et voitures:

Judi 31 Mai	de 6 h 00 à 18 h 30
Vendredi 1er Juin	de 5 h 30 à 12 h 00
Samedi 2 Juin	de 7 h 30 à 19 h 00
Dimanche 3 Juin	de 7 h 00 à 17 h 30

Conformément aux dispositions de l'Arrêté Municipal n° 76-42 du 24 Août 1976, il est formellement interdit d'introduire dans l'enceinte du circuit ainsi que dans les tribunes et autes emplacements réservés au public, toutes boissons contenues dans des bouteilles de verre.

En cas de non observation de cette mesure réglementaire, les contrevenants seront poursuivis conformément à la loi.

SPECTATEURS, LA MOINDRE IMPRUDENCE DE VOTRE PART PEUT PROVOQUER DES ACCIDENTS GRAVES!

Il est rappelé que l'accès des chiens ou de tous autres animaux est formellement interdit dans toutes les tribunes ou enceintes du circuit du Grand Prix.

Service de change pour les spectateurs venant de l'étranger

La SOCIÉTÉ MARSEILLAISE DE CRÉDIT, assurera, à l'intention des spectateurs en provenance de l'étranger, un service de change qui fonctionnera:

1. Au camion banque (rue Princesse Antoinette)

aux jours et heures suivants: **Judi 31 Mai à partir de 9 heures**
Vendredi 1er Juin à partir de 9 heures

2. Au camion banque (place d'Armes)

aux jours et heures suivants: **Samedi 2 Juin à partir de 8 heures**
Dimanche 3 Juin à partir de 8 heures

IRIS

IMMOBILIER

INTERNATIONAL REALTY INVESTMENT SERVICES

(93) 30.53.53

*PROFESSIONAL HELP IS JUST
A PHONE CALL AWAY!*

IRIS

**TOUTES TRANSACTIONS
IMMOBILIÈRES**

**4, Rue des Iris-
MONTE-CARLO
Telex 479369 MC**

FRANÇAIS-ENGLISH-DEUTSH-ITALIANO-ESPANOL

PRIX ET COUPES



Coupe de S.A.S. Le Prince Souverain de Monaco

AU VAINQUEUR DU 42^e GRAND PRIX
AUTOMOBILE DE MONACO

AU VAINQUEUR DU 26^e GRAND PRIX "MONACO F 3" COUPE DE LA VILLE DE MONACO et 6.000 F en espèces

Au record du tour: la Coupe des Verriers Tchecoslovaques

Au 2e..... 6.000 F.F.
Au 3e..... 5.000 F.F.
Au 4e..... 4.400 F.F.
Au 5e..... 3.700 F.F.
Au 6e..... 3.000 F.F.
Au 7e..... 3.000 F.F.
Au 8e..... 3.000 F.F.
Au 9e..... 3.000 F.F.
Au 10e..... 2.700 F.F.
Au 11e..... 2.700 F.F.



Au 12e..... 2.300 F.F.
Au 13e..... 2.300 F.F.
Au 14e..... 2.300 F.F.
Au 15e..... 2.200 F.F.
Au 16e..... 2.200 F.F.
Au 17e..... 2.200 F.F.
Au 18e..... 2.200 F.F.
Au 19e..... 2.200 F.F.
Au 20e..... 2.200 F.F.
Record du tour. 2.200 F.F.

COUPE NINO FARINA

offerte par
l'Automobile Club d'Italie
au concurrent
du 42e Grand Prix Automobile de Monaco
qui aura effectué le meilleur temps
pour accomplir un tour du circuit
au cours de l'épreuve F 1.

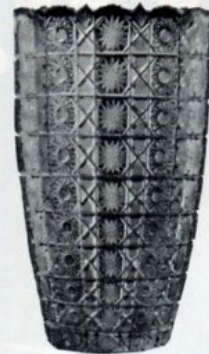


COUPE RONNIE PETERSON

offerte au concurrent du Grand Prix
Automobile de Monaco
occupant la Pole position

VASE OFFERT PAR GLASSEXPORTE

au nom des Cristalliers
Tchécoslovaques
au concurrent
du 26e Grand Prix de Monaco F 3
qui aura effectué le meilleur temps
pour accomplir
un tour du circuit
au cours de l'épreuve



COUPE DE L'AUTOMOBILE CLUB DE MONACO

offerte au concurrent qui remportera
la 4e COUPE EUROPÉENNE R 5 TURBO ELF



COUPE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

offerte au 1er pilote Français
classé au cours de l'épreuve F 1.

TROPHÉE GRAHAM HILL

Ce Trophée, mis en compétition par l'AUTOMOBILE CLUB DE MONACO
sera attribué au pilote qui à partir de 1976 aura remporté
cinq fois, consécutives ou non,
le GRAND PRIX AUTOMOBILE DE MONACO.

TURBO INJECTION: LA PUISSANCE.



 **PEUGEOT 505 TURBO INJECTION**

Un constructeur sort ses griffes

Vitesse et sécurité sur le circuit de Monaco

Au fil des années le progrès de la technique s'est traduit par une augmentation constante des vitesses atteintes sur tous les circuits. MONACO n'a pas échappé à la règle, de 84,800 km/h en 1929, la vitesse maximum est passée à 107,492 km/h en 1937 avec des voitures de 5 litres de cylindrée, puis à 117,5 km/h en 1950 avec une 2,5 litres, à 123,407 km/h en 1965 avec une 1,5 litres, elle a atteint 136,080 km/h en 1972 avec une 3 litres.

C'est dire que depuis 1929 les contraintes possibles des impacts sont passées de 1 à 3 environ et l'on comprend mieux l'origine du nombre d'accidents toujours croissant qui ont endeuillé les grandes épreuves et les raisons pour lesquelles la Fédération Internationale du Sport Automobile (F.I.S.A.) a créé une Sous-Commission de la Sécurité, ce qui a donné à des esprits chagrins l'occasion de prédire la fin prochaine de notre Circuit encore que jusqu'ici il ait échappé à la sujétion supportée par les Grandes Épreuves.

Mieux informés, ces augures auraient constaté que depuis toujours, les organisateurs monégasques avaient mis en pratique l'adage "Aides-toi..." et c'est probablement pourquoi le ciel avait répondu favorablement à leur attente.

En effet, d'année en année, et dicté, par le souci constant d'assurer une sécurité toujours plus grande, aussi bien au public qu'aux pilotes, chaque année le Circuit faisait l'objet d'aménagements nouveaux ou de mises au point.

Certaines innovations monégasques, telles que les glissières de sécurité ou la signalisation électrique, sont devenues obligatoires au même titre que la décision de la F.I.S.A. limitant à 2 heures la durée des grandes épreuves du Championnat du Monde des Conducteurs.

Mais d'année en année, combien de "retouches" du Circuit ont été apportées, qui d'ailleurs sont passées inaperçues.

Par contre d'autres innovations ont été fort justement remarquées. Par exemple un des impératifs de la F.I.S.A. voulait que les stands de ravitaillement soient séparés de la piste. En 1972 pour répondre à cette demande les stands furent aménagés Quai Kennedy. A l'usage cette disposition s'avéra incommode et plus dangereuse que celle ordinairement utilisée.

Pour remédier à cet état de chose et après étude de maintes solutions, il fut décidé de créer une emprise sur la mer d'une surface de quelques 2.000 m² de façon à permettre la création d'une portion de piste reliant le Quai des États-Unis au Boulevard Albert 1^{er} en passant par la piscine et le nouveau Virage de la Rascasse. Le Quai Albert 1^{er} ainsi libéré permettant d'y aménager une zone de stands convenable et sûre.

On a quelque peu oublié que pour atteindre ce résultat, il a été nécessaire dans un temps record de construire 27 blocs, en ciment armé, séchés électriquement avant d'être immergés en même temps qu'il convenait d'apporter quelques 32.000 m³ de matériaux divers.

Aujourd'hui, on se souvient seulement que le Circuit a été allongé de 133 m.

Mais l'analyse des faits s'est poursuivie et lors du 33^e Grand Prix il s'est avéré qu'à la sortie du Virage de la Rascasse, la voie d'accès aux stands et la piste de course étaient pratiquement confondues et artificiellement séparées par une bande au sol. Pour remédier au danger possible découlant de la présence d'une voiture obligée à ralentir alors qu'elle circule à côté d'autres voitures en pleine accélération, il a été décidé de faire passer cette année la piste de course au sud du refuge au virage des gazomètres de cette façon les deux trajectoires, celle de course et celle conduisant aux stands étaient naturellement divergentes dès la sortie du virage de la Rascasse.

De même, depuis le premier Grand Prix, le virage de Ste-Dévote était un point délicat du circuit; la trajectoire en courbe autorisait une vitesse de passage de quelques 150 km/h et se terminait dans l'Avenue d'Ostende, à hauteur de l'immeuble "Les Princes", c'est-à-dire en un point où aucun dégagement latéral n'était possible.

Il a alors été considéré que si la trajectoire de course se terminait avant que les voitures n'attaquent l'Avenue d'Ostende, là où un dégagement latéral était possible, la sécurité serait infiniment plus grande.

A l'occasion des travaux d'urbanisme entrepris sur la Place Ste-Dévote et avec l'accord des Pouvoirs Publics, il a été décidé d'obliger la piste à décrire un "S" ce qui par ailleurs réduisait la vitesse de passage à quelques 95-110 km/h. Les contraintes d'un impact toujours possible en ce point du circuit étaient ainsi diminuées dans le rapport de 2/1 et les interventions de dégagement grandement facilitées. De plus, le nouveau tracé autorisait la création d'une échappatoire côté mer.

Bien sûr, ces innovations feront passer la longueur du circuit à 3,312 km et tendront à faire baisser la vitesse moyenne. Et est-ce trop cher une sécurité considérablement accrue?

L'Automobile Club souhaite que nos amis, Journalistes, Pilotes, Constructeurs et Spectateurs lui accordent la même sympathie que par le passé, afin que vive pour longtemps encore une épreuve de tradition qui est liée à l'Histoire du Sport Automobile.

LARGES

par Michelin



MXL

Les qualités que l'on reconnaît au pneu Michelin, dans un nouveau pneu large. Remarquable adhérence sur sol mouillé comme sur sol sec. Longévité kilométrique exceptionnelle... et un habillage nouveau pour la voiture.

MXV

Un nouveau pneu à très haute performance en version extralarge, aux qualités routières exceptionnelles. Un pneu moderne qui donne à la voiture un habillage de grande classe.

TRX

Une conception différente du pneu. Une tenue de route incomparable allée à un excellent confort. Une technologie d'avenir utilisée en Formule 1 par Michelin.

MICHELIN
les pneus haute fidélité.



Samedi 2 Juin 1984

26^e GRAND PRIX DE "MONACO F3"

Liste des engagés

1	NIELSEN John	Danemark	Volkswagen Motorsport	Ralt RT 3
2	SANTAL Bernard	Suisse	Enzo Coloni Racing	Martini MK 42
3	BERGER Gerhard	Autriche	Trivellato Racing Team	
4	DUMFRIES Johnny	Grande-Bretagne	Team BP	Ralt RT3
5	CAPELLI Ivan	Italie	Enzo Coloni Racing	Martini MK 42
6	BERG Allen	Canada	Eddie Jordan Racing	Ralt RT 3
7	MELGRATI Ruggero	Italie	MC Motorsport	Ralt RT 3
8	BELMONDO Paul	France	Elf France	Martini MK 31
9	LANGES Claudio	Italie	Eddie Jordan Racing	Ralt RT 3
10	CAMPOS Adrian	Espagne	Volswagen Motorsport	Ralt RT 3
11	CAFFI Alex	Italie	Euroteam SRL	Ralt RT 3
12	MULLER Cathy	France	MC Motorsport	Ralt RT 3
14	SANTIN Alessandro	Italie	Enzo Coloni Racing	Ralt RT 3
15	BYRNE Tommy	Eire	Anson Racing	Anson SA 4
16	FORINI Franco	Suisse	Forini Franco	Dallara 384
17	JONES Davy	Grande-Bretagne	Eddie Jordan Racing	Ralt RT 3
18	WEAWER James	Grande-Bretagne	Barron Racing	Ralt RT 3
19	NISSSEN Cris	Danemark	MC Motorsport	Ralt Rt 3
20	RAPHANEL Pierre	France	Société Castrol	Martini MK 39
21	BARBAZZA Fabrizio	Italie	Barbazza Fabrizio	Dallara 384
22	TOURNADRE Jean-Louis	France	Tournadre Jean-Louis	Martini MK 42
23	GIANGROSSI Paolo	Italie	Grifo Racing Team	Ralt RT 3
24	HUNT David	Grande-Bretagne	Eddie Jordan Racing	Ralt RT 3
25	ZELLER Jo	Suisse	Formel Rennsport Club Ch	Ralt RT 3
26	RAVAGLIA Roberto	Italie	Ravaglia Roberto	Ralt RT 3
27	MORIN Denis	France	Elf	Martini MK 32
28	SALA Luis	Espagne	Team Campsa	Ralt Campsa
29	ESTROSI Christian	France	Barron Film Racing	Ralt RT 3
30	GROUILLARD Olivier	France	Elf France	Martini MK 42
31	LANG Eric	USA	Alan Docking Racing	Ralt RT 3

PRESIDENT RESERVE ... SPLENDIDE EMOZIONI



Riccadonna

Samedi 2 et Dimanche 3 Juin 1984

4^e COUPE EUROPÉENNE R5 TURBO ELF

LISTE DES ENGAGÉS

TITULAIRES

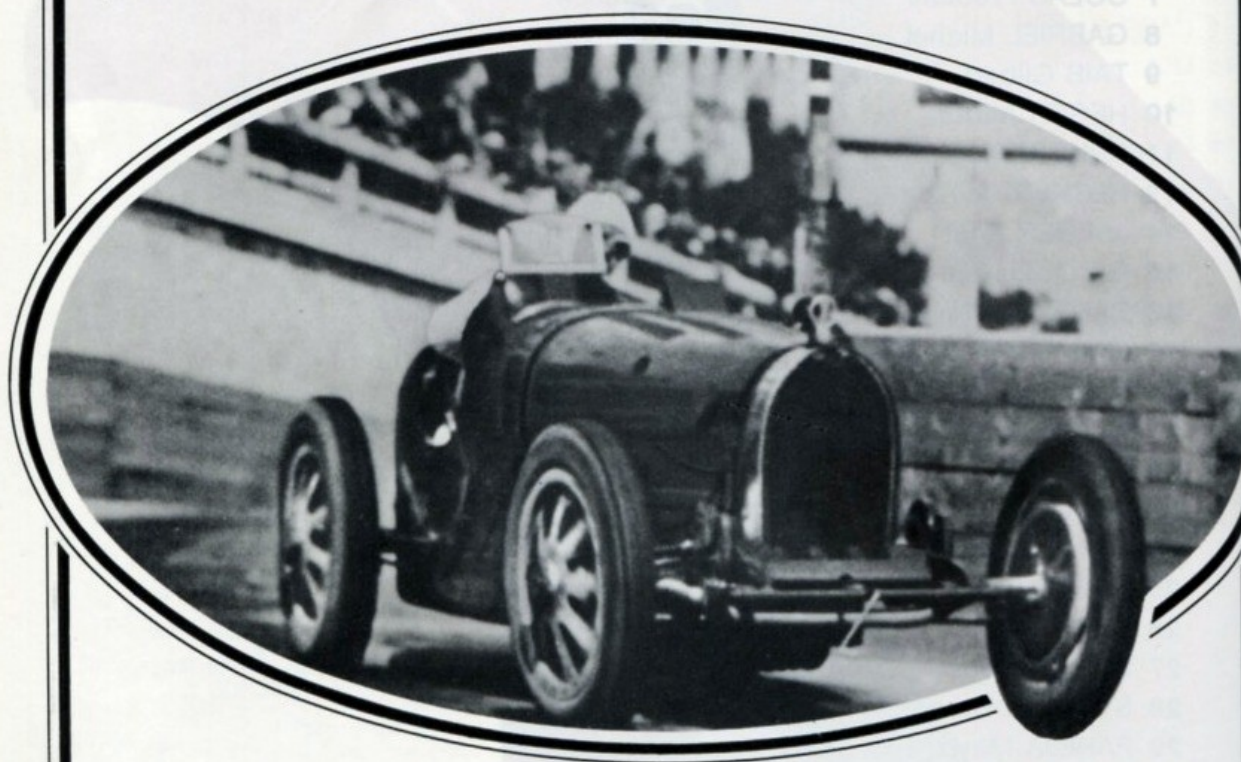
1	SCHUETZ Wolfgang	Allemagne
2	BLEEKEMOLEN Michaël	Pay-Bas
3	GOUHIER Joël	France
4	SIGALA Massimo	Italie
5	LAMMERS Jan	Pays-Bas
6	COCHIN Henry	France
7	COLAS Frédéric	France
8	GABRIEL Michel	France
9	TAIB Gilbert	France
10	HEGER Altfrid	Allemagne
11	KRUCKER Jean	Suisse
12	BECKER Heinz	Allemagne
14	JAEGER Knut	Allemagne
15	GICQUEL Marc	France
16	BAUER Hartmut	Allemagne
19	ZIMMERMANN Manfred	Allemagne
20	CATERNET Christophe	France
21	DUPAS Noël	France
22	MILANI Carlo	Italie
23	TRUCCO Patrick	France
24	SPINELLI Marco	Italie
25	FUCHS Franz	Allemagne
26	EITEL Bernd	Allemagne
27	SAGNE Gilles	France
28	STANJEK Bruno	Allemagne
29	PAREJA Mayo	Espagne
30	OLIVEIRA Denis	France
31	MINDEN Thomas	Allemagne
32	HEIGERT Michaël	Allemagne
33	RAPENNE Alain	France

SUPPLÉANTS

34	PEYRET Michel	Monaco
35	LEBEAU Henri	France
36	BARLESI Laurent	France



We expect the winner
vintage champagne
to be a lot
younger than his car.



The Historic Grand Prix of Monaco is once again being
sponsored by Christie's

CHRISTIE'S

Fine Art Auctioneers since 1766.

8 King Street, St. James's, London SW1Y 6QT. Telephone 01-839 9060.

Dimanche 3 Juin 1984

4^e GRAND PRIX HISTORIQUE 1984 4^e GRAND PRIX BUGATTI

LISTE DES ENGAGÉS

1 MORRIS Martin	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
2 HILL Phil	États-Unis	Bugatti Type 35 C
3 TRINTIGNANT Maurice	France	Bugatti Type 54
4 ST. JOHN Geoffrey	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
5 de FILIPPIS Maria Theresa	Italie	Bugatti Type 35 C
6 HOWELL John	Grande-Bretagne	Bugatti Type 47
7 MARGULIES Dan	Roumanie	Bugatti Type 35 B
8 D. HOLTERBOSCH/P. LINDSAY	États-Unis	Bugatti Type 59
9 MASON Nick	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35 B
10 AGG Peter	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
11 FELTON Rodney	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
12 CONWAY Hugh	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35
14 PRESTON Ian	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35 B
15 MEDICI Giuseppe	Italie	Bugatti Type 35 A
17 Sir VENABLES-LLEWELLYN/ Lord RAGLAN	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
18 DEAN Martin	Grande-Bretagne	Bugatti Type 59/50 B
19 KAIN Bernard	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35 B
21 SCHELLENBERG Helmut	Allemagne	Bugatti Type 35 C
22 HEIMANN David	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
23 CHAMBON Henri	France	Bugatti Type 35
24 IURI Jacques	France	Bugatti Type 51
26 OPREY Michel	Pays-Bas	Bugatti Type 51
28 MARSH Patrick/MARSH David	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35 T
29 SAUZAY Maurice	France	Bugatti Type 35
30 MOFFAIT Hamish	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35 B
31 DE LEIGH WILLS Richard F.	Grande-Bretagne	Bugatti Type 35
32 BLANC Marc	France	Bugatti Type 35 A
33 SMITH Murray/NORMAN Victor	États-Unis/ Grande-Bretagne	Bugatti Type 53
34 PILKINGTON Richard	Grande-Bretagne	Bugatti Type 51
35 ROSMANN B.A.	Pays-Bas	Bugatti Type 37

ALL STARS RACING TEAM.



INTERNATIONAL MOËT ET CHANDON TROPHÉE MONACO 1984



APRÈS 7 ANNÉES D'ABSENCE LE STARS RACING TEAM
A RETROUVÉ LE CHEMIN DES CIRCUITS.

UN PROGRAMME DE 10 ÉPREUVES DONT LE 3^E INTERNATIONAL MOËT ET CHANDON
TROPHÉE CONSTITUE, SANS NUL DOUTE, L'ÉVÉNEMENT LE PLUS BRILLANT.

LE PRÉSIDENT MOUSTACHE, JEAN-LOUIS TRINTIGNANT, PHILIPPE LAVIL, VÉRONIQUE
JANNOT, MICHEL FUGAIN... ET LES AUTRES SE LIVRERONT UNE BATAILLE ACHARNÉE
AU VOLANT DE SEAT RONDA SX, AUX COULEURS D'ÉMINENCE, INFOTEC, VSD,
L'AUTOMOBILE MAGAZINE ET JULES; SANS OUBLIER LA PÉTILLANTE PARTICIPATION
DE MOËT. COMMENT IMAGINER, EN EFFET, UNE COURSE DU STARS RACING TEAM,
SOUS LE CIEL BLEU DE MONACO, SANS LA PRÉSENCE DE LA PLUS CÉLÈBRE GRIFFE
DE CHAMPAGNE ?

IL EST VRAI QUE POUR MOËT ET CHANDON, CRÉER L'ÉVÉNEMENT EST DEVENU UNE
TRADITION.



MOËT & CHANDON

Fondé en 1743

Dimanche 3 Juin 1984

3^e TROPHÉE MOËT ET CHANDON DES ARTISTES

LISTE DES ENGAGÉS

BENVENUTTI Nino
BOUTIER Jean-Claude
COLLARO Stéphane
DESCRIÈRES Georges
FUGAIN Michel
LAVIL Philippe
JULIENNE Rémy
TRINTIGNANT Jean-Louis
HOEPFNER Mariane
TRINTIGNANT Maurice

POUCE André
MARQUAND Serge
JAECKIN Just
MOUSTACHE
ROUSSEL François
MOSS Stirling
HACKMANN Gene
CARON Christine
JANNOT Véronique



LES CONCERTS DU PALAIS PRINCIER 1984

Mercredi 18 juillet
à 21 h. 45

Lawrence FOSTER
2^e Symphonie "Résurrection" de Gustav Mahler
Chœur de l'Opéra de Düsseldorf
Teresa ZYLIS-GARA (soprano)
Nadine DENIZE (mezzo-soprano)

Dimanche 22 juillet
à 21 h. 45

Rafaël FRUEBECK DE BURGOS
Dimitri SGOUROS (pianiste)

Mercredi 25 juillet
à 21 h. 45

Lawrence FOSTER
Jean-Bernard POMMIER (pianiste)

Dimanche 29 juillet
à 21 h. 45

Marek JANOWSKI
Pierre AMOYAL (violoniste)

Mercredi 8 août
à 21 h. 45

Giuseppe SINOPOLI
Lucia POPP (soprano)

Dimanche 12 août
à 21 h. 45

Christoph ESCHENBACH
Justus FRANTZ (pianiste)

Renseignements et Location à partir du 23 juin 1984 - Atrium du Casino - Tél. (93) 50.76.54
(sous réserve d'éventuels changements)



*By Appointment
To Her Majesty the Queen
Gin Distillers*

GORDON'S

ESTD



1769

DRY GIN

DISTILLERY.

LONDON,

ENGLAND.



ENGLAND MARCA REGISTRADA.

BOTTLED IN LONDON

GORDON & CO LTD

MADE IN ENGLAND

GOOD COCKTAIL

COPYRIGHT



Dimanche 3 Juin 1984

42^e GRAND PRIX AUTOMOBILE DE MONACO

LISTE DES ENGAGÉS

1 PIQUET Nelson (Parmalat Brabham)	Parmalat Brabham BT53
2 FABI Corrado (Parmalat Brabham)	Parmalat Brabham BT53
3 BRUNDLE Martin (Tyrrell Racing)	Tyrrell Ford 012
4 BELLOF Stefan (Tyrrell Racing)	Tyrrell Ford 012
5 LAFFITE Jacques (Williams Grand Prix)	Williams Honda FW09
6 ROSBERG Keke (Williams Grand Prix)	Williams Honda FW09
7 PROST Alain (Marlboro McLaren)	Marlboro McLaren Tag Turbo MP 4/2
8 LAUDA Niki (Marlboro McLaren)	Marlboro McLaren Tag Turbo MP 4/2
9 ALLIOT Phillippe (Skoal Bandit Team)	RAM 02
10 PALMER Jonathan (Skoal Bandit Team)	RAM 02
11 DE ANGELIS Elio (John Player Special Team Lotus)	John Player Special 95T
12 MANSELL Nigel (John Player Special Team Lotus)	John Player Special 95T
14 WINKELHOCK Manfred (ATS)	ATS BMW
15 TAMBAY Patrick (Équipe Renault Elf)	Renault Elf RE50
16 WARWICK Derek (Équipe Renault Elf)	Renault Elf RE50
17 SURER Marc (Barclay Nordica Arrows BMW)	Arrows A7
18 BOUTSEN Thierry (Barclay Nordica Arrows BMW)	Arrows A7
19 SENNA Ayrton (Toleman Group Motorsport)	Toleman TG 183B
20 CECOTTO Johnny (Toleman Group Motorsport)	Toleman TG 183B
21 BALDI Mauro (Spirit Racing)	Spirit 101/B Hart
22 PATRESE Riccardo (Benetton-Alfa Roméo Team)	Alfa Roméo F184-T-Turbo
23 CHEEVER Eddie (Benetton-Alfa Roméo Team)	Alfa Roméo F184-T-Turbo
24 GHINZANI Piercarlo (Osella)	Osella
25 HESNAULT François (Ligier Loto)	Ligier Loto Renault JS23
26 DE CESARIS Andrea (Ligier Loto)	Ligier Loto Renault JS23
27 ALBORETO Michele (Ferrari)	Ferrari 126 C4
28 ARNOUX René (Ferrari)	Ferrari 126 C4

PARMALAT - BRABHAM

1



2



PIQUET Nelson (Brésilien)

Champion du Monde

Né le 17 août 1952 à Rio de Janeiro. Il a débuté dans le sport en faisant du tennis avec l'intention de rentrer dans le circuit professionnel aux États-Unis. Il retourne au Brésil en 1970 et dispute des courses de kart, en 1972 il remporte le Championnat du Brésil des Voitures de Sport. Sur les conseils de Emerson Fittipaldi il vient en Europe en 1977. Il court en F.3 et termine 3ème au Championnat d'Europe avec deux victoires. En 1978 il dispute quatre Grands Prix pour des équipes différentes. Il devient en 1979 pilote officiel. Il se classe 4ème en Hollande. En 1980 il est premier pilote et débute avec une seconde place en Argentine, une 4ème en Afrique du Sud et il remporte sa première victoire en F.1 à Long Beach. Enfin en 1981 il atteint son but et devient Champion du Monde, en 1982 il termine 11ème du Championnat avec une seule victoire au Canada. Pour la 2ème fois en 1983 il est sacré Champion du Monde, il a remporté les Grands-Prix du Brésil, d'Italie et d'Europe. Cette année un seul classement, 10ème, en Belgique, abandon à San Marin.

FABI Corrado (italien)

Né le 12 avril 1961 à Milan.

Comme son frère Téo, il vient du karting avec lequel il a commencé en 1973, après avoir fait du ski de compétition. En 1976 est appelé dans l'équipe nationale officielle qui gagne le Championnat d'Europe. En 1977 est quatrième dans le Championnat du Monde Individuel et en 1978, sur le circuit Bugatti au Mans, obtient la pole position dans le Championnat du Monde, abandonnant (moteur cassé). Passe à la F.3 en 1979 et fait 5 épreuves du championnat Italien pour passer au Championnat d'Europe en 1980, avec les victoires au Mugello et en Suède. Débute en F.2 en 1980. En 1981 gagne la course du Mugello. En 1982 avec cinq victoires, est sacré Champion d'Europe devançant d'un point son coéquipier Johnny Cecotto.

Intégré en F.1 en 1983, il attend d'avoir une voiture à la hauteur de ses qualités pour espérer terminer un Grand Prix. Cette année il est suppléant de son frère Teo.



AGEDI

J. de BEER-Président

IMMOBILIER • ASSURANCES
REAL ESTATE • INSURANCE
IMMOBILIEN • VERSICHERUNGEN
IMMOBILIARE • ASSICURAZIONI
INMOBILIARIO • SEGUROS
ONROEREND GOED • VERZEKERINGEN
EJENDOMSMÆGLER • FORSIKRING

Représentant exclusif en Principauté de Monaco de
Sotheby's International Realty



**"L'Astoria" (5^e étage) 26 bis, Bd. Princesse Charlotte
Monte-Carlo, MC 98000 Monaco Tél (93) 50.66.00 Télex 479 417 M**

TYRRELL RACING

3



BRUNDLE Martin (Britannique)

Né le 1er juin 1959 à King's Lynn (Grande-Bretagne). Son premier contact avec l'automobile a été celui de vendeur dans le garage familial. Il débute dans la compétition en 1978 au volant d'une Toyota et se place 1er dès sa seconde course. Entrée en F. Ford 2000 l'année suivante il se classe 12ème au classement général et en 1980 5ème. En compagnie de son père et de son frère, victoire aux 24 Heures de Snetterton. Il débute dans les compétitions "Tourisme" mais en fin de saison il obtient le soutien de B.P. ce qui lui permet en 1982 de participer au Championnat britannique de F.3 où il termine 4ème du classement de ce Championnat après avoir remporté deux victoires. L'année suivante il remporte sept victoires et le Championnat britannique.

Cette année il est dans l'équipe officielle Tyrrell de F.1 avec un moteur atmosphérique, se classe 5ème au Grand Prix du Brésil et marque deux points au Championnat du Monde des conducteurs, au Grand Prix de San Marin il termine 11ème.

4



BELLOF Stefan (Allemand)

Né le 30 novembre 1957 à Glessen (Allemagne). Débute en kart en 1973, remporte le Championnat du Luxembourg en 1976 et quatre ans plus tard celui d'Allemagne. Il court également en F. Ford où il remporte neuf courses sur quatorze disputées. En 1981 il est Champion d'Allemagne en F. Ford, gagne trois courses en F. Super V. et trois courses en F.3. En 1982 et 1983, il pilote une F.2 avec laquelle il se fait remarquer comme l'un des plus rapides du Championnat d'Europe, ce qui lui vaut d'être engagé par Porsche en Endurance où il court avec Derek Bell.

Cette année il a gagné les 1.000 kms de Monza, mais a été déclassé car sa voiture pesait 3 kilos de trop. Appelé en dernière minute par Ken Tyrrell, il est entré dans son équipe au Grand Prix du Brésil. Grâce à sa 6ème place au Grand Prix de Belgique, il a obtenu un point au classement du Championnat des conducteurs avec une voiture à moteur atmosphérique. Au Grand Prix de San Marin, il se classe 5ème et obtient encore deux points au Championnat du Monde.

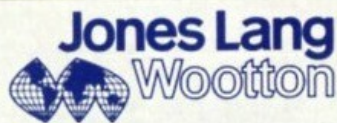




Avenue de Grande Bretagne

Le Prestige
en Bureaux
en Appartements

COMMERCIALISATION



80 Avenue Marceau, 75008 PARIS
Tél: (1) 723 5406. Télex: 610695F.

AGEDI

26 bis Bd. Princesse Charlotte,
Monte Carlo, MC98000 MONACO
Tél: (93) 50.66.00. Télex: 479 417 MC.

WILLIAMS GRAND PRIX

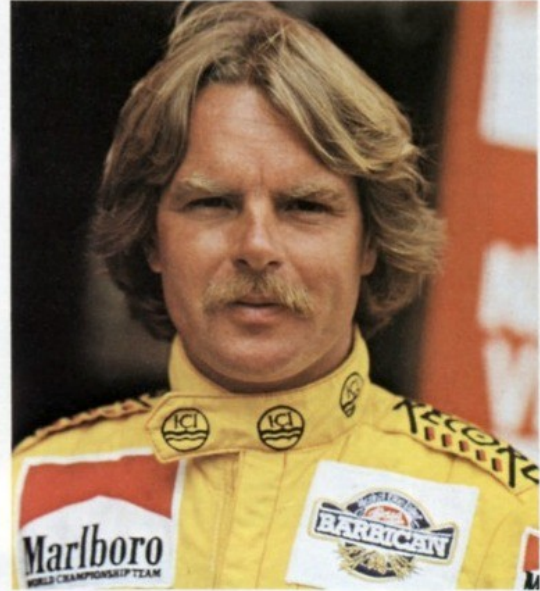
5



LAFFITE Jacques (France)

Né le 21 novembre 1943 à Paris. Il débute avec la Coupe Gordini R8 en 1968. Jusqu'en 1974 il court soit en F.3 soit en Formule France et débute en F.2 à Barcelone, terminant la saison à la 3ème place du Championnat d'Europe de F.2. La même année il débute en F.1 en Allemagne. L'année suivante il est Champion d'Europe de F.2 et en F.1 se classe second en Allemagne. Une saison complète en F.1 en 1976 et une 7ème place au Championnat du Monde. En Suède il remporte sa première victoire en 1977, et l'année suivante plusieurs places d'honneur lui permettent de terminer 8ème au Championnat du Monde. Très beaux résultats en 1979 avec la 4ème place du Championnat du Monde. Encore 4ème dans le Championnat 1980, il a gagné le Grand Prix d'Allemagne. Décidément habitué à la 4ème place du Championnat du Monde qui est encore la sienne en 1981 après deux victoires en Autriche et au Canada. En 1982 il n'a marqué des points qu'à Monaco et en Autriche. La saison dernière avec sa Williams il s'est classé trois fois 4ème, une fois 5ème et trois fois 6ème. Cette année la Williams a un moteur Honda Turbo. Aucun classement encore.

6



ROSBERG (Keke) Keijo (Finlandais)

Né le 16 décembre 1948 à Helsinki. À 16 ans il débute en karting avec d'excellents résultats et participe au Championnat du Monde de la spécialité. En 1972 il court en Formule Volkswagen et gagne l'année suivante le titre national et européen. Il passe ensuite à la F. Super V et en 1974-1975 se fait remarquer dans la série Tasmanie. Débute en F.2 en 1976 et sa meilleure place a été celle de 5ème au Championnat d'Europe. En 1977 en F. Atlantic il a été l'adversaire direct de Gilles Villeneuve. En 1978 il débute en F.1. En 1980 il a obtenu son meilleur classement avec une troisième place au Grand Prix d'Argentine. En 1981 il ne parvient à l'arrivée que de trois Grands Prix ne réussissant pas mieux qu'une 9ème place au Brésil. L'année 1982 lui apporte enfin la consécration: il devient Champion du Monde en ayant marqué des points dans presque tous les Grands Prix avec seulement une victoire en Suisse. L'an dernier après sa disqualification au Brésil, il a remporté le Grand Prix de Monaco et s'est classé second à Détroit. En 1984 avec un moteur Honda Turbo il s'est classé 2ème au Brésil, 4ème en Belgique, abandon au Grand Prix San Marin, et 6ème au Grand Prix de France.



Tourism and Hotels



Aviation



Agriculture



Advanced Technology



TAG
Techniques d'Avant-Garde

TAG Group S.A.
6 rue Leo-Delibes 75116 Paris France
Tel (1) 505 1480 Tlx 630843 TAG FR

MARLBORO McLAREN

7



PROST Alain (Français)

Né le 24 février à Saint Chamond. Il a débuté en 1973 en remportant le Championnat d'Europe Junior de kart, et gagne le Volant Elf deux ans plus tard. Il est Champion de Formule Renault en 1976 et vainqueur du Challenge de la F. Renault Europe l'année suivante. Il est 9ème au Championnat d'Europe de F.3 et Champion de France F.3 en 1978. Il a gagné le Grand Prix de Monaco F.3 en 1979 et termine cette saison Champion d'Europe F.3. Il a débuté en F. 1 en 1980 et a obtenu tout de suite ses premiers points au championnat du Monde se classant 6ème en Argentine, 5ème au Brésil et deux fois sixième en Grande-Bretagne et en Hollande. 1981 l'a véritablement mis au premier plan car il a terminé 5ème du Championnat du Monde après avoir signé trois victoires en France, en Hollande et en Italie. En 1982 il termine 4ème du championnat du Monde après notamment deux victoires en Afrique du Sud et au Brésil. En 1983 malgré quatre victoires il ne termine que second du classement du Championnat du Monde des conducteurs à deux points du premier. Cette année il fait partie de l'équipe McLaren avec laquelle il a remporté une victoire au Brésil, une seconde place en Afrique du Sud et une victoire au Grand Prix de San Marin. Actuellement il est en tête du Championnat du Monde des conducteurs.

8



LAUDA Niki (Autrichien)

Né le 22 février 1949 à Vienne. Considéré comme l'un des meilleurs et des plus rapides pilotes du Monde. Double Champion du Monde en 1975 et en 1977. Après des débuts en 1968 sur une mini, il accède à la F.3 en 1969. 1971 le voit s'attaquer à la F.2 et l'année suivante, il accède à la F.1. Il devient Champion du Monde en 1975 après avoir signé 5 victoires. En 1976 alors qu'il était en tête du Championnat, il fut victime d'un grave accident au Grand Prix d'Allemagne. Reprenant courageusement la compétition à Monza, il ne put terminer que 2ème au Championnat du Monde malgré 5 victoires. En 1977 avec 3 victoires et six places de second il a brillamment repris la couronne de Champion du Monde. La saison suivante il termine 4ème au Championnat du Monde. En 1979, à la stupéfaction générale il abandonne la compétition après la 1ère séance d'essais du Grand Prix du Canada. En 1982 il étonne tout le monde en reprenant après deux ans d'arrêt, il termine 5ème au Championnat du Monde. La saison dernière il a terminé 10ème au Championnat du Monde et cette année il a déjà gagné en Afrique du Sud et à Dijon ce qui le situe actuellement à la 2ème place du Championnat du Monde.





IMPORTED

Polska
**WÓDKA
WYBOROWA**
PURE GRAIN

45

90

NET 500 mL (16.9 FL OZ)
BOTTLED IN POLAND
BOUTEILLES EN POLOGNE

SKOAL BANDIT

9



ALLIOT Philippe (Français)

Né le 27 juillet 1954 à Voves (Eure-et-Loire) France. À la fin de 1972 il reçoit une bourse pour une école de pilotage à Nogaro, en 1975 il s'inscrit à l'école de pilotage et arrive second à la finale. En 1977 il débute en F. Renault mais une sortie de route au circuit Bugatti endommage sérieusement sa voiture ce qui l'empêche de terminer la saison. En 1978 il rentre dans l'équipe B.P. Racing, enlève le titre et décide de passer en F.3 l'année suivante. Remarqué par Hugues de Chaunac il rentre dans l'équipe Martini et à Albi se classe second derrière Prost. Il reste dans cette équipe jusqu'en 1982 et obtient une 2ème place au Grand Prix de Monaco F.3. L'an dernier il rejoint la F.2, pilote une Martini, mais est également présent aux 24 Heures du Mans au volant d'une Porsche avec Mario Andretti et son fils. Ils terminent à la troisième place. Cette année il fait partie de l'équipe R.A.M.-Hart. en F.1.

10



PALMER Jonathan (Britannique)

Né le 7 novembre 1956 à Londres. Ce britannique a un titre assez rare en F.1: en médecine interne. Il débute dans le sport automobile en 1975 avec une Austin Healey et termine sa saison avec une victoire et trois deuxième places. Pendant les deux années suivantes, il se concentre sur les courses britanniques et en 1979 il a une F. Ford; il se classe 3ème à la finale de ce Championnat. En 1980 il passe de nombreux jours à l'hôpital où il est interne mais continue à courir et termine 4ème dans la coupe du Monde de la F. Ford. L'année suivante il passe en F.3, remporte sa première victoire à Silverstone et, avec 6 autres premières places il remporte le Championnat britannique de F.3. En fin d'année il signe un contrat de pilote d'essais avec Frank Williams. En 1982 il passe en F.2 mais il doit observer une longue période de repos à la suite de deux accidents. En 1983, après avoir remporté 6 courses il est champion d'Europe de F.2. Pendant cette même saison il participe aux 24 Heures du Mans et débute en F.1 avec une Williams au Grand Prix d'Europe se classant 13ème. L'année 1984 sera intense car il est entré dans l'équipe de F.1 RAM et participera à quelques courses d'endurance.



LE COMMUN DENOMINATEUR



La disparition des moteurs atmosphériques a-t-elle mis fin à la Formule 1 ? Non. Aujourd'hui, toutes les écuries, sauf une, courent avec un moteur Turbo.

Rappelez-vous. En 1977, Renault introduisait le 1^{er} moteur Turbo-compressé dans le Championnat du Monde de Formule 1.

Et cette année, trois écuries ont une chose en commun : le moteur V6 Turbo Renault.

RENAULT



A 3496

PUBLICIS
CHAMPION

RENAULT préconise elf

JOHN PLAYER SPÉCIAL TEAM LOTUS

11



DE ANGELIS Elio (Italien)

Né le 20 mars 1958 à Rome.

Sa décision de participer à des courses de kart n'a pas été entravée par ses parents, son père ayant un riche palmarès en moto-nautisme. Champion d'Italie en kart en 1974, il est second au Championnat du Monde l'année suivante et second du Championnat d'Europe en 1976. Aidé financièrement par son père il débute en F.3 en 1977 et devient Champion d'Italie. A la fin de l'année il passe en F.2. En 1978, tout en continuant la F.2 il gagne le Grand Prix de Monaco de F.3. L'année suivante il débute en F.1 et réussit à obtenir la 4ème place au Grand Prix des États-Unis Est, ses premiers points au Championnat du Monde. En 1980, il se classe second au Brésil. En 1981 il termine 8ème au Championnat du Monde ayant marqué des points dans huit Grands Prix. En 1982 il termine 9ème au Championnat du Monde avec une victoire en Autriche. La saison dernière il n'a obtenu que 2 points au Grand Prix d'Italie.

Cette année il s'est classé 3ème au Brésil, 7ème en Afrique du Sud, 5ème en Belgique, 3ème à San Marin, 5ème au Grand Prix de France et occupe actuellement la 5ème place au Championnat du Monde.

12



MANSELL Nigel (Britannique)

Né le 8 août 1954 à Opton Onseven

Pendant 7 années il a exercé la profession d'ingénieur-mécanicien. Son père, ingénieur-aérospatial lui a acheté à 15 ans un kart. De 1970 à 1976 il empocha 15 titres nationaux et passa à la Formule Ford au début de 76. Gagne de nombreuses courses, achète une F.3 l'année suivante, mais le manque d'argent l'oblige à travailler comme ingénieur-mécanicien. En 1980, lorsque ses économies le lui permettent il s'achète une Ralt-Honda et participe à quelques courses de F.2 mais auparavant, l'année précédente il avait participé au "test Lotus" et devient pilote-essayeur et participe aux Grands Prix d'Autriche et de Hollande. En 1981 il devient pilote officiel et termine sa saison avec une place de 14ème au Championnat du Monde ayant marqué des points dans trois Grands Prix dont une fois sur le podium avec sa 3ème place en Belgique. En 1982 il s'est seulement classé deux fois au Brésil et à Monaco. L'an dernier il se classe 12ème du Championnat grâce à une 6ème place à Detroit, une 4ème en Grande-Bretagne, une 5ème en Autriche et une 3ème au Grand Prix d'Europe. Cette année, il marque ses premiers points au Championnat du Monde en se classant 3ème du Grand Prix de France.



THE «NEW GREGORY'S AFTER DARK»
of monte-carlo

GREGORY...

ou le marchand de bonheur

Sur la première page de son livre d'or, deux mots écrits d'une large écriture : «The best»... Et c'est signé, Frank Sinatra. Un livre d'or dans lequel tous les plus grands noms du monde des arts, du spectacle et de la politique se sont accrochés derrière la locomotive Sinatra pour rendre unanimement un hommage chaleureux à Gregory qui, de son côté, se contente de dire qu'il est le plus célèbre inconnu du show-biz. Il ne s'agit pas là d'une réflexion amère, parce qu'il est vrai qu'après avoir comptabilisé 18.000 heures de shows, Gregory, authentique homme-orchestre, qui chante en 9 langues, n'est effectivement connu que par le gotha international. Ce qui, somme toute, est une sacrée référence. Et voici, qu'après plusieurs mois passés aux Etats-Unis et fait des shows télévisés en Allemagne, il a décidé de créer, à Monte-Carlo, THE «NEW GREGORY'S AFTER DARK» : «mon expérience américaine, affirme ce diable d'homme, m'a fait découvrir qu'un Club pouvait être, à la fois, aussi fermé qu'à Londres, et aussi gai qu'aux Etats-Unis». Puis, il ajoute : «il est toutefois évident que Houston et Londres ne se hisseront jamais à la hauteur de Monaco. C'est pourquoi, après avoir effectué une tournée dans 27 pays, j'ai choisi «Le Carré d'Or», dans le cadre des «Allées Lumières». Son but ? Faire de son «New Gregory's After Dark of Monte-Carlo» le seul vrai club privé de la Côte d'Azur. Un peu non stop, de l'heure de l'apéritif à midi, jusqu'à l'aube (en passant par le charme retrouvé du thé dansant) dans un style discothèque piano-bar et dont les points chauds montent progressivement de degré en degré, pour revivre à partir de 19 heures, les grands moments du jazz où trio et pianistes se succèdent pour interpréter les classiques des meilleurs jazzmen. C'est ainsi qu'à partir de 22 heures le ton s'élève d'un cran puisque commence la discothèque entrecoupée de shows, en attendant celui que donne Gregory entouré de ses ravissantes Gregorettes. Un show digne des

grandes productions, avec des soirées buffet mensuelles. Aussi n'est-ce pas un hasard si le «New Gregory's After Dark of Monte-Carlo» a accueilli, le mois dernier, plus de 2.300 personnes, parce que le «New Gregory's After Dark» est aussi un havre de paix, avec ses banquettes de couleur bleue dans lesquelles on s'enfonce délicieusement et qui séparées les unes des autres, forment autant de salons intimes. Un rêve en liberté rappelant les piscines Hollywoodiennes !

Quoi qu'il en soit, devenir membre, à l'année, pour seulement 1.000 F ou 3.500 F pour être membre à vie, avec tous les avantages et réductions que cela comporte, est une véritable aubaine pour ceux qui, dans un confort intime, peuvent non seulement disposer d'un petit salon où ils bénéficient soit d'une vidéo avec écran géant pour visionner les dernières grandes productions cinématographiques (en 4 langues) soit venir prendre un verre en jouant aux échecs, au bridge ou au backgammon. Quant aux thés dansants du «Gregory's After Dark», ils sont, eux, agrémentés d'expositions et de défilés de mode.

Un club open puisque les invités «Guests» sont autorisés pour tous les «club members» à venir se relaxer dans ce lieu où règne une harmonie de miroirs de bronze, de moquettes azur, de marbres clairs où le bleu domine parce que «le bleu c'est le ciel, l'amour, les yeux des femmes». Un nouveau coup de poker, un banco Gregory, pari un peu fou digne de l'artiste. Attaquer la clientèle de jour ? Il sera là avant l'obscurité «Before Dark»... A midi ! Et la nuit, «After Dark». Et comme Gregory ne connaît pas le sens du mot FIN, il est possible qu'à 6 heures du matin il vous emmène, dans sa décapotable, pour vous faire admirer le lever du jour sur le Palais de son pays. C'est cela... la vie d'artiste !

Reportage :
Jacques Bouisset

** N.B. jusqu'à concurrence de 3 000 membres, le club est ouvert au public où un meilleur accueil lui sera réservé.*

SALON DE THE – PIANO BAR – DISCOTHEQUE – CLUB PRIVE
Les Allées Lumières – Park Palace – Monte-Carlo – Principauté de Monaco Tél : 50.42.85

Un «Welcome Drink» vous sera offert entre 17 h et 20 h 30 sur présentation de cet article

A.T.S.

14



WINKELHOCK Manfred (Allemand)

Né le 6 octobre 1951 à Stuttgart.

A ses débuts, en 1973, il court en tourisme et dispute des courses de côtes mais devant faire un choix il décida de continuer ses études. En 1976 il rentre dans l'équipe BMW Junior et remporte la coupe avec 4 victoires. L'année suivante il participe au Championnat d'Allemagne avec une BMW 320 qu'il met lui-même au point puisqu'il travaille au département sportif de BMW. En 1978, avec l'équipe BMW Junior il court en F.2 (March BMW) mais pilote également une "BMW 320 i", gagnant à Zandvoort et Zolder. Grande activité en 1979 en F.2, BMW i, 24 Heures du Mans et BMW M1. En 1980 il se consacre à la F.2 et termine 13ème au classement final du Championnat d'Europe; il continue en F.2 l'année suivante et se classe 9ème du Championnat d'Europe, mais aussi 3ème du Championnat d'Allemagne en groupe 5. L'année 1982 voit ses débuts de pilote officiel en F.1 et il marque ses premiers points en étant 5ème au Brésil. En 1983 il n'a obtenu aucun point au classement du Championnat du Monde.

Cette année l'A.T.S. a un moteur BMW turbo. Encore aucun classement.



Agence Internationale de Publicité
Conseil en marketing et stratégie de communication
Etude, conception et exécution de la publicité
sous toutes ses formes
Distribution de budgets
Réalisation de films publicitaires.

1, Avenue Princesse Alice MONTE-CARLO Tél. 50.61.20 +



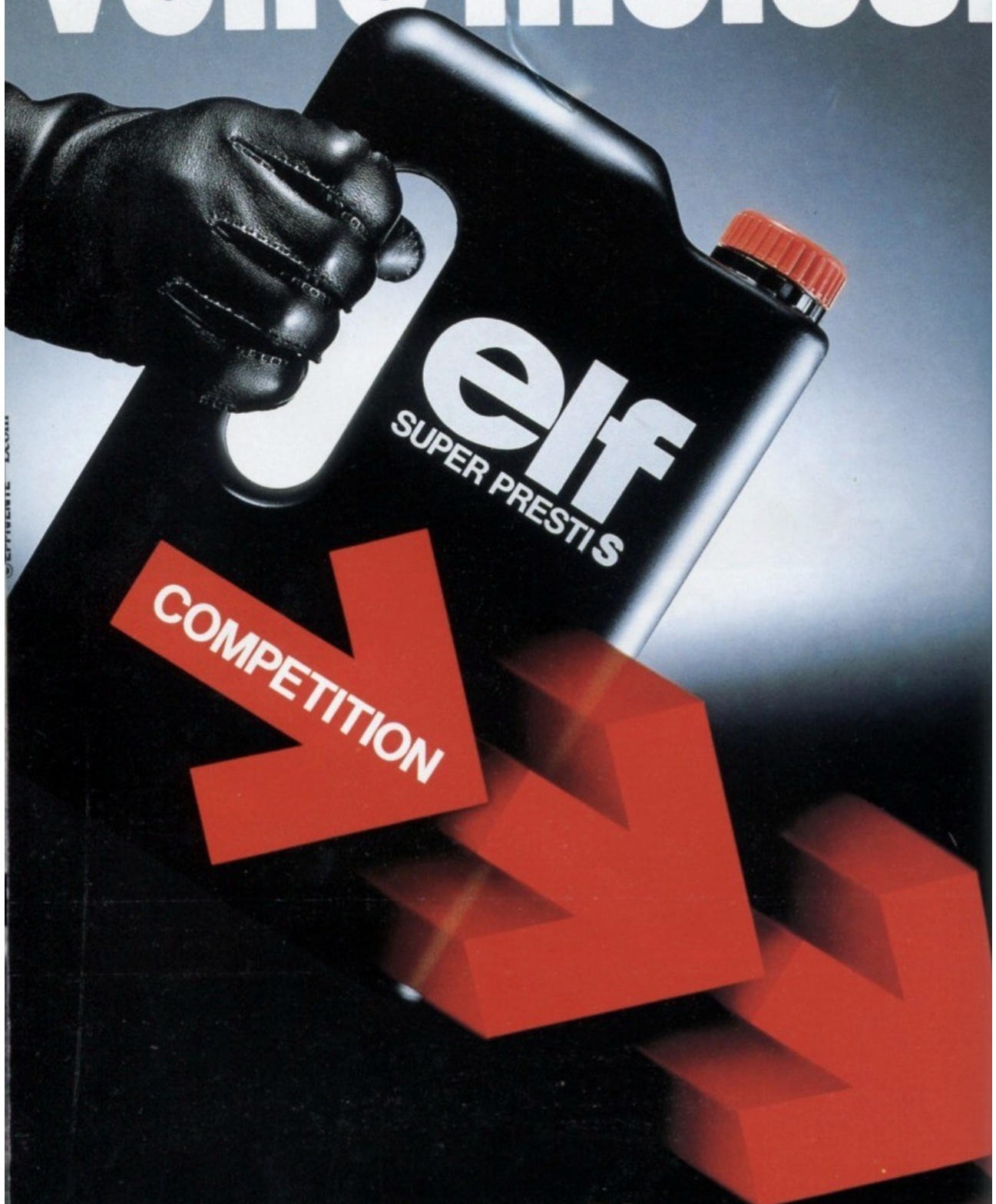
Ma
WORLD CHA



Marlboro
CHAMPIONSHIP TEAM



Armez votre moteur



L'huile née de la compétition.

BARCELONNE ÉQUIPE RENAULT ELF BMW

15



TAMBAY Patrick (Français)

Né le 25 juin 1949.

Débuté en 1972 en Formule Renault, après avoir été Champion de France Junior de ski, et Vice-Champion de slalom. En 1973 termine second dans le Championnat Européen F. Renault, passant ensuite à la F.2 en 1974, avec une victoire à Nogaro, où il gagnera encore deux fois à la suite. En 1977 se rend aux U.S.A. pour les courses de Can Am, et gagnera le Championnat, mais fera également ses débuts en F.1, marquant 3 points au Championnat. En 1978 et 1979 les résultats n'étaient pas brillants, faute de bonne voiture. De nouveau aux U.S.A. et de nouveau Champion Can Am en 1980. En 1981 commence la saison avec la Théodore de F.1 mais passera chez Ligier à partir du Grand Prix de France, sans éclat particulier. Au début de 1982, après le Grand Prix d'Afrique du Sud, est écopé par la F.1 qu'il abandonne, mais à la mi-saison est appelé par Ferrari pour remplacer Gilles Villeneuve. Il débute en Hollande et remporte sa première victoire en Allemagne. A terminé 7ème du Championnat avec 25 points. L'an dernier avec l'équipe Ferrari il se classe 4ème du Championnat du Monde des conducteurs avec une victoire au Grand Prix de San Marin. Cette année engagé par Renault, il s'est classé 6ème au Grand Prix du Brésil, après plusieurs courses malheureuses se place 2ème au Grand Prix de France.

16



WARWICK Derek (Britannique)

Né le 27 août 1954 à Alresford (Hampshire).

Débuté à l'âge de 12 ans dans la catégorie kart. Ensuite il travaille comme mécanicien et entretient les voitures de stockcars de son père et de son oncle et commence à courir dans les stockcars à 15 ans. Passe l'année suivante en Super Stock et en 1971 gagne le championnat de la spécialité. En 1975 il débute à Thruxton en F. Ford et gagne 3 courses. L'année suivante il est Champion d'Europe de la Formule Ford et reçoit le Trophée Grovewood. En 1977 avec une Chevron B38 il passe en F.3 et termine la saison avec une Ralt RT1. Avec 11 victoires en 1978 il remporte le Championnat Vandervell et Toyota et se classe second dans le B.P. Dans la même année, il débute en F.2 au Japon. Encore en F.2 en 1979 et l'année suivante avec une Toleman il est second du Championnat d'Europe de F.2. En 1981 il fait ses grands débuts en F.1 au Grand Prix de San Marin mais ne réussit à passer l'épreuve des qualifications qu'à Las Vegas, premier Grand Prix dont il prend le départ. En 1983 ses meilleurs classements ont été 4ème en Hollande et Afrique du Sud, 5ème au Grand Prix d'Europe et 6ème en Italie. Cette année engagé par Renault il obtient la 3ème place au Grand Prix d'Afrique du Sud, la 2ème en Belgique et la 4ème à San Marin.



Team Arrows: BMW Powered. Valvoline Protected.



It takes a fast car, a great driver and a superior motor oil to win on the Formula One racing circuit. The Arrows Racing Team chose Mark Surer and Thierry Boutsen as drivers of their new turbocharged, BMW-powered cars. In his challenge for the 1984 world championship, team manager Jackie Oliver chose Valvoline Racing Oil, the one oil he knew would survive the severe heat build-up of Grand Prix competition. You can get this same protection for your car, too, from the full line of quality Valvoline automotive lubricants.



Valvoline Motor Oil

SYMBOL OF QUALITY SINCE 1866.



L'huile n°1 de la compétition.

BARCLAY NORDICA ARROWS BMW

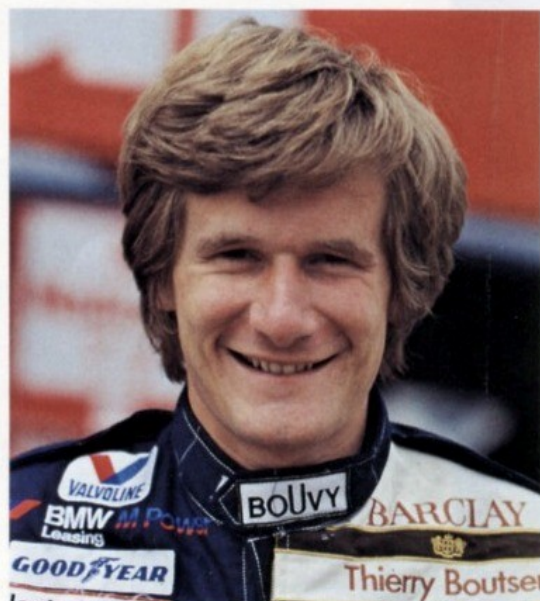
17



SURER Marc (Suisse)

Né le 18 septembre 1951 à Aresdorf. A 20 ans il débute en kart, remporte par la suite le Championnat Suisse et termine 3ème du Championnat d'Europe. Il passe à la F.V. en 1974 et termine 2ème du Championnat d'Allemagne. Deux ans plus tard c'est le passage en F.3. En 1977 il rentre dans l'équipe BMW Junior à la possibilité de courir en groupe 5, mais surtout en F.2. Finalement en 1979, il remporte le titre de Champion d'Europe de F.2 après avoir été second l'année précédente derrière Bruno Giacomelli. Il court en F.1 en 1979 au Canada et aux États-Unis avec une Ensign. En 1980 il a été victime d'un accident au Grand Prix d'Afrique du Sud et a dû observer un long repos. 1981 l'a vu inscrire son nom au palmarès du Championnat du Monde à la 16ème place après avoir obtenu une 4ème place au Brésil et la 6ème à Monaco. En 1982 il n'a marqué des points qu'au Canada (5ème) et en Allemagne (6ème). En 1983 il court avec l'équipe Arrows et termine avec quatre points au Championnat du Monde des conducteurs. Cette année, toujours avec une Arrows il débute avec un moteur atmosphérique et se classe 8ème au Grand Prix du Brésil, 9ème en Afrique du Sud et en Belgique. Désormais il aura un moteur BMW turbo.

18



BOUTSEN Thierry (Belge)

Né le 13 juillet 1957 à Bruxelles (Belgique). A l'âge de 18 ans il s'inscrit à l'école de pilotage Pilette et remporte la première place aux finales. En 1977 il court en F. Ford et termine second au Championnat Belge. En 1978 il gagne quinze courses et est champion de Belgique et Bénélux. Un tournant important dans la carrière de Boutsen a été sa rencontre avec Jacky Ickx. Il passe en F.3 en 1979, entre dans l'équipe Martini l'année suivante et se classe 2ème au Championnat d'Europe de F.3. En 1982 il rejoint l'équipe March de F.2 et termine second au Championnat de F.2. L'année suivante il est dans l'écurie Spirit pour faire les premiers essais du moteur Honda V 6 turbo monté sur un châssis de F.2 modifié. Il remporte les 1000 km. de Monza sur Porsche avec Bob Wollek. Il débute en F.1 en 1983 avec l'équipe Arrows au Grand Prix de Belgique 1983. Cette année il est encore avec Arrows qui désormais aura un moteur turbo BMW. Il se classe 7ème au Brésil et en Afrique du Sud, abandonne en Belgique et termine 6ème au Grand Prix de San Marin où il obtient son premier point au Championnat du Monde.



2 leaderships technologiques, une idée de compétitivité, c'est l'association de CANDY et des Grands Prix. CANDY électroménager, depuis plusieurs années, est présent au Grand Prix de Monaco.

Une preuve de plus pour mettre en valeur ses produits d'une grande robustesse, aux lignes étudiées par les plus grands Designers.

CANDY EXPRESS, le tout dernier lave-vaisselle de CANDY sera associé au Grand Prix, puisque lui aussi vise les records de vitesse.

**CANDY TC
LAVE-VAISSELLE FORMULE ÉLECTRONIQUE
LAVE EN 18 MINUTES
12 COUVERTS. SANS ADJONCTION DE SEL.**



LEADER

Candy
ELECTROMÉNAGER

NOUS MISONS SUR LA ROBUSTESSE.

CANDY CIEMI - 110 BIS, AV. DU GAL-LECLERC. 93500 PANTIN. TÉL. 843.73.63

TOLEMAN GROUP MOTORSPORT

19



SENNA Ayrton (Brésilien)

Né le 21 mars 1960 à Sao Paulo (Brésil).
À 4 ans il avait déjà un kart mais c'est à 13 ans qu'il remporta sa première victoire. En 1980 il décide de venir en Europe et après un essai à Snetterton il rentre, l'année suivante, dans l'équipe Van Diemen et remporte les deux Championnats auxquels il était inscrit. Ensuite c'est le passage en F. Ford 2000 où il remporte encore deux titres nationaux. Les responsables d'équipes de F.1 commencent à s'intéresser à lui, mais bien qu'il ait reçu des offres alléchantes pour 1983 il décide de passer en F.3 et il remporte le Championnat britannique.
Cette année il débute en F.1 dans l'équipe Toleman et marque un point au Championnat du Monde des conducteurs en se classant 6ème au Grand Prix d'Afrique du Sud.

20



CECOTTO Johnny (Vénézuélien)

Né le 25 janvier 1956 à Caracas.
Une splendide carrière en moto à partir de 1973 quand il devient champion national et sud-américain en 1974. L'année suivante gagne le Championnat du Monde Classe 350 cc et après une série très consistante de victoires il termine sa carrière moto avec le Championnat du Monde de la Classe 750 cc. Passe à l'automobile en 1980 disputant trois épreuves de F.2 débutant à Silverstone. A la fin de l'année il participe également à un Giro d'Italie. En 1981 ses résultats s'améliorent, avec une 3ème place à Truxton et trois 6ème places. En 1982 il est Vice-Champion d'Europe, ayant gagné les courses de Truxton, Pau et de Suède, terminant à un point de Corrado Fabi. En 1983 il débute en F.1 dans l'équipe Théodore et à Long Beach il gagne son premier point au Championnat du Monde des conducteurs.
Cette saison il pilote une Toleman mais dans les quatre premiers Grands Prix il a été contraint à l'abandon.





**Sous le merveilleux climat
de la Côte d'Azur,
Monte-Carlo offre à ses hôtes,
tout le long de l'année,
un éventail incomparable
de divertissements
de qualité:**

En hiver :

Saison d'opéra,
de concerts, de ballets
et de comédies,
Spectacles de variétés,
Rallye Automobile Monte-Carlo,
Festival International de
Télévision, Bal de la Rose,
Conférences.

Au printemps :

Tournoi International Open de Tennis,
Printemps des Arts de Monte-Carlo :
concerts, récitals, représentations chorégraphiques
et théâtrales, Exposition Canine Internationale,
Concours International de Bouquets, Grand Prix
Automobile de Monaco, Monte-Carlo Golf Open.

En été :

Concerts dans la Cour d'Honneur du Palais Princier,
Biennale Internationale des Antiquaires, Joailliers et
Galleries d'Art, Festival International de Feux d'Artifice,
Gala de la Croix Rouge Monégasque, Spectacles de
variétés et cinéma en plein air, représentations théâtrales,
tous les sports de la mer et de la plage.

En automne :

Concerts symphoniques, représentations théâtrales, spectacles de variétés,
Fête Nationale Monégasque, Festival International du Cirque.

En toutes saisons :

Grands Galas, Expositions d'Art, Night-Clubs, Golf, Tennis, Yachting,
Piscines, Congrès et Rencontres Internationales, et... le célèbre Casino de Monte-Carlo

monte
Principauté **carlo**
de Monaco

Pour tous renseignements :

Direction du Tourisme et des Congrès
de la Principauté de Monaco.
2a, boulevard des Moulins
Monte-Carlo
MC 98030 Monaco cédex
Tél. (93) 30.87.01 - 50.60.88 - Télex 469760

SPIRIT – RACING

21



BALDI Mauro (Italien)

Né le 31 janvier 1954 à Reggio Emilia.

C'est en 1975 qu'il débute dans la Coupe Renault et l'année suivante remporte le trophée italien. En 1977 il remporte, toujours avec un Renault 5 la première Coupe d'Europe. Grâce à l'aide du pétrolier ELF il accède à la F.3 où il débute en 1978 et à sa première participation au Championnat d'Europe de F.3 il se classe 4ème. Vainqueur du Grand Prix de Monaco F.3 il se classe encore 4ème au Championnat d'Europe de F.3 mais remporte le titre l'année suivante avec 8 victoires. En 1982 il devient pilote officiel et termine dans les points en Hollande et en Autriche. En 1983 avec l'équipe Alfa Romeo il termine 16ème du Championnat du Monde. Cette année avec l'équipe Spirit, il s'est classé 8ème en Afrique du Sud et a abandonné au Brésil et en Belgique. Il termine 9ème à San Marin.



mercury travel agency

TOUS BILLETS : AIR - FER - MER
VOYAGES - SEJOURS - CROISIERES

1, Avenue Princesse Alice - Tél. 50.50.98
et Hôtel de Paris - Galerie Marchande - Tél. 30.90.69
MONTE-CARLO

Le dernier carré... dans le "Carré d'Or" de Monte-Carlo

Soyez l'un des derniers privilégiés à investir dans le Carré d'Or de Monte-Carlo.
Il ne reste que quelques appartements disponibles au Park Palace.
Face à la mer, au milieu des jardins prolongeant ceux du Casino,
le Park Palace vous attend et l'on vous invite à visiter ses somptueux appartements,
sa piscine intérieure privée, son système de sécurité sophistiqué
et les boutiques de luxe de sa galerie "Les Allées Lumières".
Le Park Palace, un nouveau style de vie et le plaisir de vivre à Monte-Carlo.

Vue aérienne du Park Palace.



Renseignements et ventes:




LEGADEL S.A.

25, avenue de la Costa - Monte-Carlo
tél. (93) 50.92.86, Télex: Legven 479276 MC
et auprès des Agences Immobilières
de la Principauté de Monaco.



PARK PALACE

Financement:

The Chase Manhattan Bank N.A. (Paris) 
Garantie d'achèvement des travaux:
Banque de Placements et de Crédit (Monaco) 
(du Groupe de la Société de Banque Suisse).
Garantie pour le Gouvernement:
Banque Centrale Monégasque de Crédit. 

BENETTON ALFA ROMEO TEAM

22



PATRESE Riccardo (Italien)

Né le 17 avril 1954 à Padoue.
Il débute en kart et devient Champion du Monde en 1975. L'année suivante il débute en F.3 et devient Champion d'Europe après avoir lutté pendant toute la saison avec le Suédois Andersson. Il passe en F.2 en 1977 mais très vite on lui confie un volant de F.1 et il débute au Grand Prix de Monaco se classant 9ème. En 1978 il marque des points dans 4 Grands Prix, son meilleur résultat est sa seconde place en Suède et termine 11ème au Championnat du Monde. En 1979 il marque ses premiers points au Championnat du Monde avec une 5ème place en Belgique. En 1980 la Arrows semblait pouvoir lui permettre de faire mieux, il est 6ème au Brésil et second au Grand Prix des États-Unis Ouest mais ensuite les résultats sont très modestes. En 1981 comme en 1978 il termine 11ème au Championnat du Monde ayant marqué des points avec une 2ème place à San Marin et une 3ème au Brésil. En 1982 il termine à la 10ème place du Championnat après avoir signé une victoire à Monaco. En 1983 toujours chez Brabham, il obtient une 3ème place en Allemagne et gagne en Afrique du Sud. Cette année chez Alfa Romeo, il termine 4ème en Afrique du Sud.

23



CHEEVER Eddie (Américain)

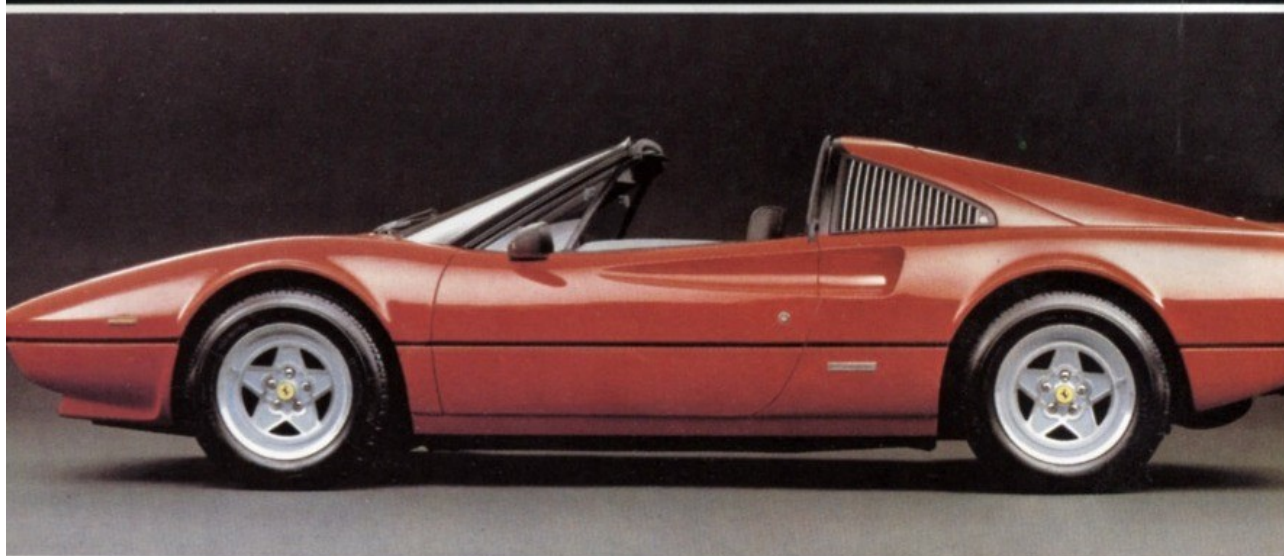
Né le 10 janvier 1958 à Phoenix (Arizona).
Vit en Italie depuis l'âge de 4 ans. À 12 ans il débute en kart et en 1973, avec l'équipe italienne il remporte le Championnat d'Europe par équipe et celui individuel. L'année suivante il est second du Championnat du Monde. Après avoir fréquenté l'école de pilotage de Henry Morrogh il débute en juillet 1975 à Silverstone en F.3 et passe en F.2 l'année suivante. En 1977 il est second, derrière René Arnoux, au Championnat d'Europe de F.2. Les deux années suivantes on le voit, toujours en F.2, à la quatrième place de ce Championnat. Il débute en F.1 en 1980. 1981 le voit terminer 11ème au Championnat du Monde après avoir marqué des points dans cinq courses avec pour meilleur résultat une place de 4ème en Angleterre. En 1982 il termine 12ème du Championnat du Monde avec pour meilleure place celle de 2ème à Détroit. Au volant de la Renault en 1983 il a été 2ème au Canada, 3ème en France, Belgique, Italie et 4ème en Autriche. Cette année avec une Alfa Romeo il s'est classé 4ème au Brésil.



Ferrari



LA COMPETITION AU SERVICE DU CLIENT



308 GTBI ET GTSI 4 soupapes - 8 cylindres (coupé et spider 2 places)
MONDIAL 8- 4 soupapes - 8 cylindres (coupé 2+2)
MONDIAL 8- 4 soupapes - 8 cylindres (spider 2+2)
400 I 12 cylindres - 5 vitesses ou automatique (coupé 4 places)
B B 512 I 12 cylindres

CONCESSIONNAIRES POUR LA CÔTE D'AZUR .

MONACO-MOTORS - G. CAVALLARI

11, rue Princesse Florestine - MONACO - Tél. 30.27.22

GARAGE PALACE

92, rue d'Antibes - CANNES - Tél. 39.21.30

IMPORTATEUR :

Charles POZZI S.A.

109, rue Aristide Briand - 92300 LEVALLOIS-PERRET - Tél. 739.96.50

OSELLA

24



GHINZANI Piercarlo (Italien)

Né le 16 janvier 1952 à Riviera d'Adda (Bergame).
A débuté en 1971 avec la Formule Ford, passant à la Formule Italie en 1972 et 1973. A partir de 1974 passe à la F.3, dans laquelle il obtient des bons résultats, jusqu'au titre européen en 1977. En 1978 monte une marche et court en F.2, terminant 3ème du Championnat Italien, pour revenir à la F.3 l'année suivante, avec le titre de Champion d'Italie. Incorporé dans l'équipe Lancia pour les courses d'endurance, il confirme ses qualités étant l'un des plus vites de la marque, à laquelle il reste fidèle. Il a eu une courte expérience de F.1 en 1981, mais c'est en 1982 qu'il fait ses véritables débuts dans la catégorie. En 1983 avec l'Osella et un moteur atmosphérique Alfa Romeo il a eu une saison très dure avec des non-qualifications et un seul classement (11ème) au Grand Prix d'Autriche.
Cette saison l'Osella a un moteur turbo Alfa Romeo. Il a été accidenté aux essais du Grand Prix d'Afrique du Sud (brûlures sans gravité).



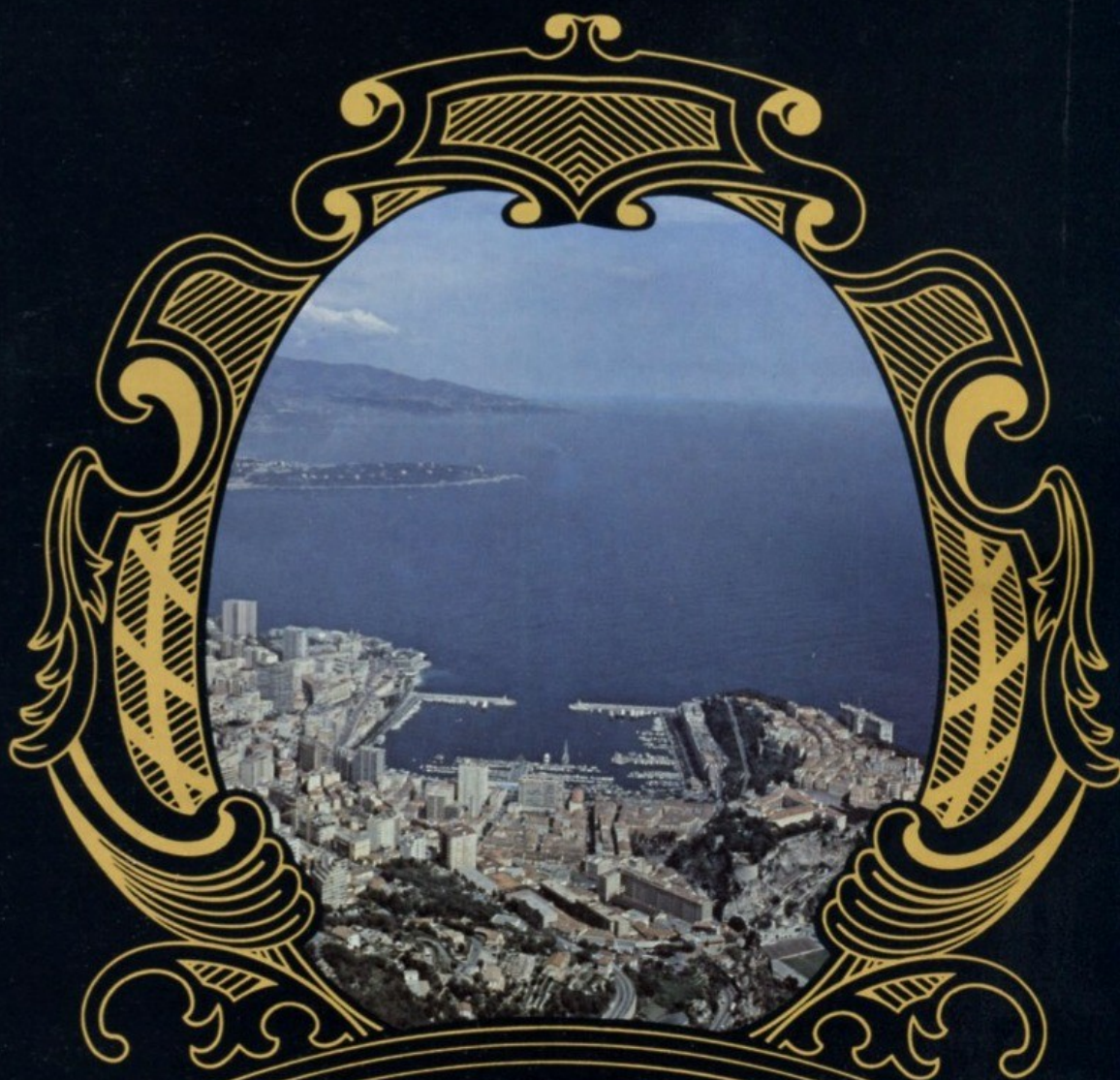
le zodiaque

AGENCE IMMOBILIERE
ET COMMERCIALE
MONEGASQUE

"LE CONTINENTAL"
place des moulins
MONTE-CARLO
tél. 50.53.02

Exceptionnel!

Face à la mer, 24 appartements de très haut standing,
avec accès direct au Port de Monaco,
et une vue panoramique.



HARBOUR LIGHTS PALACE

Monte-Carlo

Commercialisation: AGEDI
"L'Astoria" (5^e étage)
26 bis, bd Princesse Charlotte
MONTE-CARLO MC - 98000 MONACO
Tél. (93) 50 66 00 - Télex 479417 MC

Bureau de vente sur place:
13, bd du Jardin Exotique
MC - 98000 MONACO
Tél. (93) 50 14 61
Vente chez toutes les Agences agréées

LIGIER LOTO

25

26



HESNAULT François (Français)

Né le 30 décembre 1956 à Paris.

C'est sur la lancée de son frère qu'il vint au sport automobile. En 1979 il s'inscrit à l'école de pilotage de Magny-Cours et l'année suivante participe à la F. Renault. Il continue dans cette formule et terminera 3ème de ce Championnat en 1981. En 1982 il tente sa chance en F.3, remporte sa première victoire à Albi et termine 3ème au Championnat de France de F.3. Il sera second dans ce même Championnat en 1983.

Cette année il est passé à la F.1 et fait partie de l'équipe Ligier-Renault.



DE CESARIS Andrea (Italien)

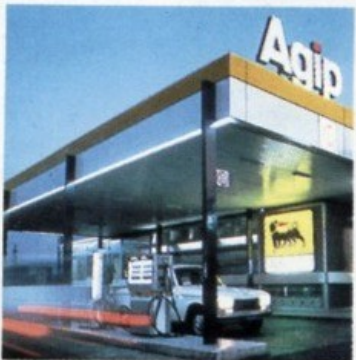
Né le 31 mai 1959 à Rome.

Il est cette saison le benjamin de la F.1. Débute dans la compétition avec le kart en 1972 et continue dans cette spécialité jusqu'en 1976 remportant les titres de Champion d'Italie, d'Europe et du Monde dans la catégorie Junior. L'année suivante il court en Super Ford et gagne deux courses. En 1978 il se transfère en Grande-Bretagne et fait partie de l'équipe TIGA de l'ancien pilote Tim Schenken. Au volant d'une Ralt-Toyota il se classe 7ème du Championnat anglais de F.3 B.P. et dispute une épreuve du Championnat d'Europe de F.3 se classant 4ème. En 1979 il participe au Championnat anglais de F.3 B.P. et termine second. Débute en F.2 à Vallelunga. En 1980 il dispute le Championnat d'Europe de F.2 et termine 4ème. Débute en F.1 au Grand Prix du Canada. En 1981 il est pilote officiel en F.1 et marque son premier point au Championnat du Monde en étant 6ème au Grand Prix de San Marin. En 1982 il n'a marqué des points qu'à Monaco et au Canada. En 1983 au volant d'une Alfa Romeo il marque quinze points au Championnat du Monde des conducteurs et se classe 8ème, sa meilleure place 2ème au Grand Prix d'Afrique du Sud.

Cette année il est passé chez Ligier, abandon au Brésil et en Belgique il marque deux points en Afrique du Sud et se classe 7ème à San Marin.



Technologie et performance



Agip

Agip Française SA
4, quai des Etroits - 69321 Lyon cedex 05

FERRARI

27



ALBORETO Michele (Italien)

Né le 23 décembre 1956 à Milan.
Champion d'Europe de la F.3 1980 Michele Alboreto a commencé à courir en 1976 avec les petites monoplaces de la Formule "Monza", 1er échelon de la promotion en Italie. Avec peu de moyens il a fait son apprentissage pendant 2 ans. En 1978 il est passé à la Formule Italie (moteurs Fiat) et a terminé 4ème du championnat. En fin de saison il a couru alors la dernière épreuve du Championnat F.3 à Magione. Il se place 4ème. En 1979, toujours en F.3, il termine 2ème du Championnat italien avec 3 victoires dont une à Zeltweg. En 1980, il a été couronné Champion d'Europe avec 4 victoires et une place de second au Grand Prix de Monaco. En 1981 engagé pour le Championnat d'Europe de F.2, il a pu débiter en F.1 lors du Grand Prix de San Marin. N'ayant pas participé à tous les Grands Prix il parvient cependant à terminer cinq fois avec comme meilleur classement une place de 9ème en Hollande. En 1982 il se classe à sept reprises dont une fois premier à Las Vegas ce qui lui a permis de terminer 7ème ex-æquo du Championnat du Monde. L'an dernier il a remporté le Grand Prix de Détroit avec une Tyrrell à moteur atmosphérique.
En 1984 il fait partie de l'écurie Ferrari et a remporté le Grand Prix de Belgique.

28



ARNOUX René (Français)

Né le 4 juillet 1948 à Pontcharrat.
C'est un "enfant de la balle". Après son CAP de mécanicien il travaille dans un garage. Il débute dans la compétition en kart et en 1972 sort premier de l'école de pilotage de Magny Cours. L'année suivante il remporte le Championnat d'Europe de F. Renault et en 1974 il va en Angleterre courir en F. 5000 et en F.2. Vainqueur du Challenge Renault Europe en 1975 il revient l'année suivante à la F.2 et termine le Championnat d'Europe à la seconde place mais le gagnera l'année suivante. En 1978 il débute en F.1. L'année suivante il se classe 3ème au Grand Prix de France, 2ème aux Grands Prix de Grande-Bretagne et États-Unis Est terminant 8ème au Championnat du Monde. En 1980 il signe deux victoires au Brésil et en Afrique du Sud, obtient la 2ème place en Hollande et termine 6ème au Championnat du Monde. En 1981 il n'a pu faire mieux qu'une fois second en Autriche, terminant le Championnat à la 9ème place. En 1982, il s'est hissé à la 6ème place du Championnat grâce surtout à deux victoires en France et en Italie. Une 3ème place au Championnat du Monde des conducteurs l'an dernier sur une Ferrari, avec trois victoires au Canada, Allemagne et Hollande. En 1984, toujours avec Ferrari, il abandonne au Brésil et Afrique du Sud, se classe 3ème en Belgique, 2ème au Grand Prix de San Marin et 4ème au Grand Prix de France.



Appareil Européen de l'Année.



AMATEUR-PHOTOGRAPHER / GB
FOCUS / NL
FOTOMAGAZIN / BRD
PHOTO CINE EXPERT / CH
PHOTOMAGAZINE / F
TUTTI FOTOGRAFI / I

Ça y est. C'est le Pentax Super A qui a gagné le Trophée "Appareil Européen de l'Année 1983".

Un Jury international d'experts - délégués par des magazines photo européens les plus représentatifs - a vu dans le Pentax Super A l'appareil photo le plus susceptible d'être apprécié par les fans de la photo.

Le Pentax Super A est l'appareil le plus compact du monde à intégrer 6 modes (Automatisme Intégral Programmé AE, Priorité à l'ouverture AE, Priorité à la vitesse AE, Mesure Manuel, TTL Auto Flash et Synchronisation Auto du Flash).

En décernant au Super A le Prix de l'Appareil Européen de l'Année, le Jury a ainsi expliqué son choix: "Le Super A offre au photographe amateur un maximum de technologie pour servir la photo créative à un prix raisonnable".

Pentax France s.a., Z.I. Argenteuil
12, rue A. Croizat - 95100 Argenteuil

PENTAX

super 

Le Pentax Super A Multireflex.

Classement du Championnat du Monde des Conducteurs 1983	BRÉSIL		USA OUEST	FRANCE	SAN MARINO	MONACO	BELGIQUE	DÉTROIT	CANADA	ANGLETERRE	ALLEMAGNE	AUTRICHE	PAYS BAS	ITALIE	EUROPE	AFRIQUE DU SUD	TOTAL
	1 ^{er}	9	-	6	6	3	3	3	3	-	6	-	4	-	9	9	4
2 ^e	-	-	9	4	9	9	9	-	2	9	3	9	-	-	6	-	57
3 ^e	-	4	-	4	-	-	-	-	9	2	9	6	9	6	-	-	49
4 ^e	2	-	3	3	9	3	6	-	4	4	-	-	6	3	-	-	40
5 ^e	-	-	2	9	3	9	2	6	3	-	-	-	-	-	-	2	27
6 ^e	-	-	4	-	-	-	4	-	6	-	-	3	-	4	-	1	22
7 ^e	6	9	-	2	-	-	-	4	1	-	2	-	4	-	-	-	22
8 ^e	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	3	6	15
9 ^e	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	9	13
10 ^e	4	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	12
11 ^e	3	3	1	-	-	-	1	2	-	-	1	-	-	-	-	-	11
12 ^e	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	1	-	-	-	10
13 ^e	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	2	-	-	4	-	10
14 ^e	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	2	3	9
15 ^e	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
16 ^e	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	3
17 ^e	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18 ^e	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
19 ^e	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
20 ^e	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

Le tableau ci-dessus indique comment chaque pilote classé a obtenu ses points pour le Championnat du Monde des Conducteurs 1983. Sont attribués: 9 points au 1^{er}, 6 points au 2^e, 4 points au 3^e, 3 points au 4^e, 2 points au 5^e et 1 point au 6^e.

Chopard

GENÈVE



Monte-Carlo



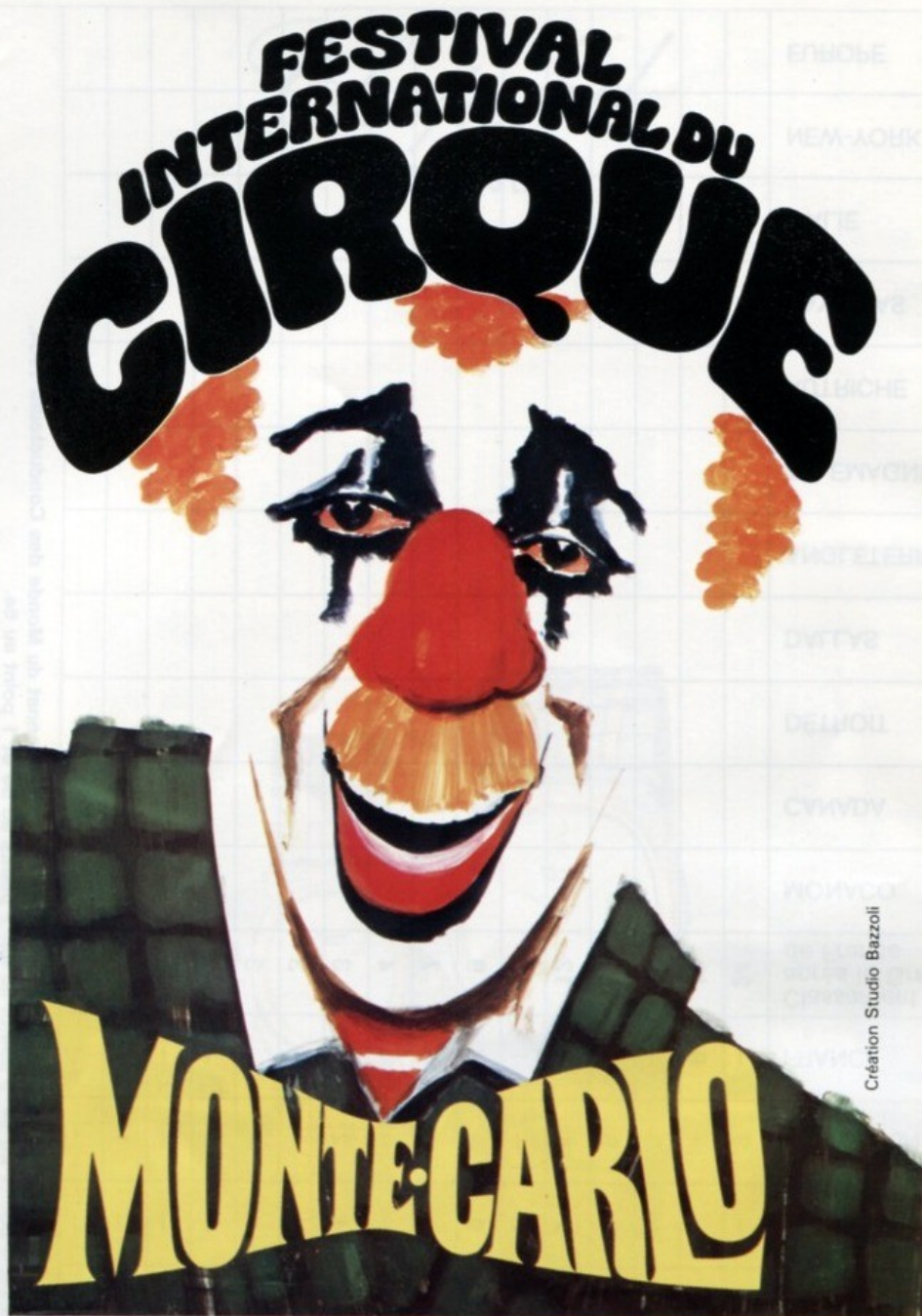
... la montre sport de luxe — unique comme son nom

Modèle déposé

VOUS TROUVEREZ LES MONTRES-BIJOUX CHOPARD DANS LES MEILLEURES JOAILLERIES QUI VOUS SERONT INDIQUÉES SUR SIMPLE DEMANDE.
PAR CHOPARD (FRANCE) S. A. R. L. 139, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, 75008 PARIS

Classement du Championnat du Monde des Conducteurs 1984	Classement après le Grand Prix de France															
	BRESIL	AFRIQUE DU SUD	BELGIQUE	SAN MARIN	FRANCE	MONACO	CANADA	DÉTROIT	DALLAS	ANGLETERRE	ALLEMAGNE	AUTRICHE	PAYS-BAS	ITALIE	NEW-YORK	EUROPE
PROST	9	6	1	9	1	24										
LAUDA	-	9	-	-	9	18										
WARWICK	-	4	6	3	-	13										
ARNOUX	-	-	4	6	3	13										
DE ANGELIS	4	-	2	4	2	12										
ROSBERG	6	-	3	-	1	10										
ALBORETO	-	-	9	-	-	9										
TAMBAY	1	-	-	-	6	7										
MANSELL	-	-	-	-	4	4										
BELLOF	-	-	1	2	-	3										
CHEEVER	3	-	-	-	-	3										
PATRESE	-	3	-	-	-	3										
BRUNDLE	2	-	-	-	-	2										
DE CESARIS	-	2	-	-	-	2										
BOUTSEN	-	-	-	1	-	1										
SENNA	-	1	-	-	-	1										

Le tableau ci-dessus indique comment chaque pilote classé a obtenu ses points pour le Championnat du Monde des Conducteurs 1984.
 Sont attribués: 9 points au 1er, 6 points au 2e, 4 points au 3e, 3 points au 4e, 2 points au 5e et 1 point au 6e.
 Le titre de Champion du Monde sera attribué au conducteur qui aura totalisé le plus grand nombre de points, prenant en considération la moitié plus trois des résultats de la saison, arrondis au chiffre supérieur.
 X Points non attribués, les voitures ayant été déclassées après l'arrivée.



Création Studio Bazzoli

Les plus grandes attractions des cirques mondiaux
sous un même chapiteau

Principauté de Monaco
du 6 au 10 decembre 1984
Esplanade de Fontvieille

Secrétariat Général :

CENTRE DE RENCONTRES INTERNATIONALES

Avenue d'Ostende

MC MONTE-CARLO

Téléphone (93) 50.86.04

SIGNAUX

Signalisation par drapeaux: L'usage des drapeaux de signalisation dont dispose le poste sera commandé par le chef de poste ou son adjoint. Ces drapeaux sont les suivants:

Drapeau National: Signal de départ de la course.

Drapeau bleu: Un concurrent vous suit de près et peut ou va vous dépasser.

Drapeau jaune: Danger, ralentir, défense de dépasser.

Drapeau jaune à bandes rouges verticales: Surface glissante.

Drapeau blanc: Présence d'une voiture d'observation, ambulance ou voiture de pompiers sur la piste, ou d'une voiture de course circulant au ralenti.

Drapeau vert: Disparition d'un danger signalé précédemment.

Drapeau rouge: (A la disposition exclusive di Directeur de la Course). Signal d'arrêt immédiat et absolu de toutes les voitures.

Drapeau divisé selon une diagonale en deux moitiés noire et blanche, accompagné d'un numéro blanc: Dernier avertissement au conducteur de la voiture portant le numéro indiqué pour une conduite non-sportive, avant que soit présenté le drapeau noir obligeant le conducteur à s'arrêter à son stand.

Drapeau noir à disque orange: Votre voiture à des ennuis (mécaniques, feu, etc.); vous devez arrêter.

Drapeau noir, accompagné d'un numéro blanc: La voiture portant le numéro indiqué doit s'arrêter à son stand de ravitaillement.

Drapeau noir à damiers blancs: Signal d'arrêt à la fin de course.

PRIVATE INDIVIDUAL BANKING SERVICES
STOCK EXCHANGE – MONEY MARKET OPERATIONS
PORTFOLIO INVESTMENTS – CHANGE & EXCHANGE

*Banque
Internationale de Monaco
Richard Daus*



Member of the Arab Banking Corporation Group

Place du Casino
«Sporting d'Hiver»
Façade Nord

B.P. 147 – MC MONTE-CARLO
TÉLEX 469 163 DAUS MC
TÉL. (93) 50.06.08



JARDIN EXOTIQUE DE MONACO

UNIQUE AU MONDE

1933 - CINQUANTENAIRE - 1983

Merveilleusement disposé le long d'une falaise rocheuse, ce jardin est unique au monde. Des milliers d'espèces de cactées et autres plantes «grasses» prospèrent dans cet exceptionnel micro-climat, atteignant en ce lieu les tailles gigantesques de leurs pays d'origine.

A la base de ce paradis des végétaux s'ouvre une remarquable grotte préhistorique, comprise dans la visite, ainsi que le renommé MUSEE D'ANTHROPOLOGIE.

Depuis cet Eden, l'on découvre un grandiose panorama sur la Principauté, les Rivières française et italienne. Table d'orientation. Salle d'exposition.

ouvert toute l'année

HORAIRES : Juin - Juillet - Août - Septembre : de 9 h à 19 h - Durant l'année : de 9 h à 18 h.

Tél. (93) 30.33.65 & 66

Longines. Offizieller Zeitnehmer.



**THE
LONGINES
STYLE**

**Longines-Zeit.
Im Leistungssport,
an Ihrem Handgelenk.**

An den grossen Sportveranstaltungen entscheidet in letzter Instanz die Longines-Zeitmessung. In einem sind sich die Sportler der verschiedensten Disziplinen und Nationen einig: Longines misst die Zeit mit gleichbleibender Zuverlässigkeit und unanfechtbarer Präzision. Auf der Ziellinie, an Ihrem Handgelenk.



Longines Conquest. Extraflach, Quarzwerk, Kalender, Zentrumsekunde, wasserdicht. Saphirglas. Stahl- oder Zweifarben-Gehäuse, Stahlarmband. Erhältlich in 18 Kt. Gold. Für sie, Ref. 4864; für ihn, Ref. 4842.

LONGINES



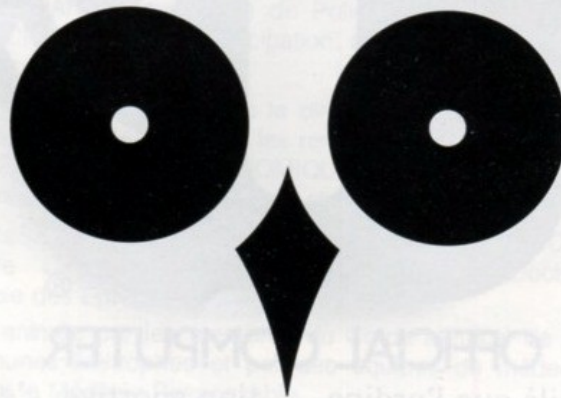
Der Stil der Zeit

Barème des vitesses

sur le circuit de Monaco (3 km 312)

Temps	Moyenne	Temps	Moyenne	Temps	Moyenne
1'15"	= 158 km 976	1'37"	= 122 km 919	1'59"	= 100 km 194
1'16"	= 156 km 884	1'38"	= 121 km 665	2'00"	= 99 km 360
1'17"	= 154 km 846	1'39"	= 120 km 436	2'01"	= 98 km 538
1'18"	= 152 km 861	1'40"	= 119 km 232	2'02"	= 97 km 731
1'19"	= 150 km 926	1'41"	= 118 km 051	2'03"	= 96 km 936
1'20"	= 149 km 040	1'42"	= 116 km 894	2'04"	= 96 km 154
1'21"	= 147 km 200	1'43"	= 115 km 759	2'05"	= 95 km 385
1'22"	= 145 km 404	1'44"	= 114 km 646	2'06"	= 94 km 628
1'23"	= 143 km 653	1'45"	= 113 km 554	2'07"	= 93 km 883
1'24"	= 141 km 942	1'46"	= 112 km 483	2'08"	= 93 km 150
1'25"	= 140 km 272	1'47"	= 111 km 431	2'09"	= 92 km 427
1'26"	= 138 km 641	1'48"	= 110 km 400	2'10"	= 91 km 716
1'27"	= 137 km 048	1'49"	= 109 km 387	2'11"	= 91 km 016
1'28"	= 135 km 490	1'50"	= 108 km 392	2'12"	= 90 km 327
1'29"	= 133 km 968	1'51"	= 107 km 416	2'13"	= 89 km 648
1'30"	= 132 km 480	1'52"	= 106 km 457	2'14"	= 88 km 979
1'31"	= 131 km 024	1'53"	= 105 km 515	2'15"	= 88 km 320
1'32"	= 129 km 600	1'54"	= 104 km 589	2'16"	= 87 km 670
1'33"	= 128 km 206	1'55"	= 103 km 680	2'17"	= 87 km 030
1'34"	= 126 km 842	1'56"	= 102 km 786	2'18"	= 86 km 400
1'35"	= 125 km 507	1'57"	= 101 km 907	2'19"	= 85 km 778
1'36"	= 124 km 200	1'58"	= 101 km 044	2'20"	= 85 km 165

THE "NEW GREGORY'S AFTER DARK" of monte-carlo



PIANO-BAR · DISCOTHEQUE · CLUB PRIVÉ

Les Allées Lumières
Park Palace · Monte-Carlo · Principauté de Monaco
Tél. 50.42.85

Ouvert de 12 h. à l'aube. Open from 12 a.m. till dawn.

Si vous entendez parler d'Olivetti en Formule 1 c'est que vous êtes sur la bonne piste.

Il doit s'agir d'une piste rapide parce-
que depuis quelque temps là où on
atteint une vitesse électronique il y a
toujours un ordinateur
Olivetti. Epreuves de
Formule 1, compé-
titions officielles, sla-
lom, libre, combi-
née, bob, peu im-
porte l'épreuve sur
neige dont il s'agit.
Les champions dé-
filent et l'ordina-
teur Olivetti au
bord de la piste
compare les temps
des parcours inter-
médiaires. La ligne
d'arrivée franchie, voilà que l'ordina-
teur Olivetti établit les classements

provisoires et définitifs. Les résultats
sont édités sans interruption: et vous
aussi, vous pouvez évaluer immédia-
tement l'im-
portance ne
fût ce que
d'un cen-
tième de
seconde
et vous
suivrez
l'épreuve avec en-
core plus d'émo-
tion du début à la
fin. Voilà pourquoi,
si vous entendez
parler d'Olivetti
dans une compéti-
tion sportive, c'est que vous êtes sur
la bonne piste.



OFFICIAL COMPUTER

olivetti

Olivetti est le fournisseur officiel de:



Fédération Internationale
de l'Automobile



Formula One
Constructors Association



Squadra Corse
Ferrari



Fédération Internationale
de Ski



Alpine Ski
Weltmeisterschaften 1982

Concours apportés à l'organisation du Grand Prix

Le Gouvernement, la Municipalité, la Société des Bains de Mer, le Syndicat Patronal Hôtelier, les Industriels et les Commerçants de la Principauté, participent à l'effort financier pour que la 42e édition de la Course dans la Cité soit assurée d'une organisation impeccable.

Le Comité d'Organisation du Grand Prix se fait un devoir de rendre hommage à tous ceux qui ont bien voulu l'aider dans son entreprise et un plaisir de citer ci-après quelques-uns des responsables du succès que promet d'obtenir la grande manifestation monégasque.

Le COLLÈGE DES COMMISSAIRES, 30 Chefs de Poste, et 500 commissaires, membres de l'A.C.M., du Moto-Club de Monaco et de l'Écurie MONACO, apportent leur précieux concours à l'organisation du Grand Prix Automobile, soit pour le contrôle de l'épreuve, la surveillance et la signalisation du circuit, soit le pointage des coureurs, soit pour aider les chronométreurs officiels dans leur tâche.

Il n'est pas inutile de souligner qu'au-delà de la sécurité passive que constituent toutes les améliorations techniques, la sécurité active a été considérablement renforcée depuis 1972 et notamment par la création d'une École de Commissaires dont les programmes de formation théorique et pratique assurent, lorsqu'il en est besoin, l'intervention efficace des personnels bénévoles qui composent le Corps des Commissaires.

Le dévouement, la compétence et l'activité dont ils ont toujours fait preuve, contribuent, pour une large part, à la renommée dont jouit l'organisation du Grand Prix Automobile de Monaco.

Les CHRONOMÉTREURS OFFICIELS membres de la Fédération Monégasque de Chronométrage dont le Président est M. Georges ROBIN sont placés sous la direction de M. CHABROL et mettent en œuvre le chronométrage automatique et électronique assuré par la Maison LONGINES.

Le SERVICE D'ORDRE est assuré par la Sûreté Publique, sous la direction de M. J.L. JALLERAT, Directeur, avec la collaboration de M. Jean LESLUYES, Commissaire Divisionnaire, de M. Albert DORATO, Commissaire Divisionnaire, Chef de la Sûreté, de M. Adrien VIVIANI, Commissaire de Police et de M. Charles NATALI, Commandant du Corps Urbain, avec la participation de M. Jean LAVAGNA, Chef du Service de la Circulation.

La POLICE MUNICIPALE, sous la direction de M. Robert POYET, assure la sécurité des spectateurs sur les glacis et les remparts du Rocher de Monaco. Le SERVICE DES PRIX ET DES ENQUÊTES ÉCONOMIQUES veille au respect de la réglementation sur les tarifs pratiqués dans les différents stands de vente de sandwiches et boissons.

L'ORGANISATION MÉDICALE est assurée par la Commission Médicale de l'Automobile Club de Monaco dirigée par le Docteur SCARLOT, Médecin Responsable des Épreuves.

Elle est animée par les membres du Corps Médical de la Principauté de Monaco, des communes limitrophes et par des équipes de médecins réanimateurs français recrutés par le Médecin Responsable.

Les postes de secours des enceintes spectateurs sont aménagés par la CROIX ROUGE MONÉGASQUE, présidé par S.A.S. le Prince Albert de Monaco, sur les indications fournies par la Commission Médicale de l'A.C.M.

Les postes de secours propres au circuit sont animés par des médecins réanimateurs avec le matériel de réanimation propriété de l'A.C.M.

Concourrent au fonctionnement du Service Médical, en plus des médecins, les infirmières, les secouristes et les brancardiers de la Croix Rouge Monégasque et de la Croix Rouge Française ainsi que les infirmières du Centre Hospitalier Princesse Grace.

Un service de garde renforcé est en place au CENTRE HOSPITALIER PRINCESSE GRACE pendant la durée des épreuves et des essais et le Service de Réanimation

VIDEAC®

assure les installations vidéo
de l'A.C.M. du Rallye
et du Grand Prix depuis 9 ans,



Siège social: 3, rue Malbousquet - Monaco

Tél: (93) 30.13.12 Télex: 479 516

Bureaux et ateliers: 12/14, Quai Antoine 1^{er} - MC 98000 Monaco

REPRESENTATIONS A MARSEILLE, PARIS,
FORT LAUDERDALE (U.S.A.) et BARCELONE (Espagne)

ELECTRONIQUE - VIDEO - TELEPROJECTION
ETUDE - VENTE - LOCATION - ENTRETIEN - INSTALLATION

participe à l'organisation médicale sous la responsabilité de son Chef de Service, le Docteur Marcel GRAMAGLIA.

Le Parc Automobile de Secours (une quarantaine d'ambulances du parc de la Croix Rouge Monégasque, de la Croix Rouge Française ou d'entreprises privées) est placé sous la direction du Médecin Responsable et du Commandant ALLENT.

La COMPAGNIE DES CARABINIERS de S.A.S. le Prince Souverain commandée par le Colonel SOUTIRAS et animée par le Commandant ALLENT, met en place un important dispositif de Carabiniers-Secouristes et assure un réseau radio avec les ambulances.

Le réseau radio de l'A.C.M. est placé sous la Direction de M. Jean BARDOS et permet les liaisons entre les différents véhicules d'intervention, y compris les hélicoptères et la Direction de la Course, le tout assuré par le matériel de l'A.C.M.

Le SERVICE MARITIME, placé sous la responsabilité du Cdt. G. MICHOTTE de WELL assisté de MM. AUDOLI, SBARRATO et P.P. BALDUCCI, Officier Principal et Officiers de port-pilotes assure la sécurité et la surveillance du plan d'eau; neuf navires ou embarcations spécialement équipés apportent leurs concours à cette mission.

La POLICE MARITIME est placée sous la direction du Commandant Yves CARUSO.

La Protection Incendie sera sous les ordres du Chef de Bataillon BAGAGLIA, Commandant la Compagnie des Sapeurs-Pompiers et du Lieutenant QUIRIET.

L'OFFICE MONÉGASQUE DES TÉLÉPHONES, sous la direction de M. Louis BIANCHERI, a procédé à l'installation d'un réseau très complet. Le Circuit sera pourvu de vingt-huit postes téléphoniques, reliant les Commissaires à la Direction de la Course qui sera également en liaison avec la Sûreté Publique, le chronométrage, le ravitaillement, l'affichage et la sonorisation. Des lignes ont été prévues pour la radio-diffusion de la course et d'autres lignes permettront aux nombreux journalistes de téléphoner, du voisinage de la Tribune de Presse à leurs journaux respectifs. Les travaux d'installation ont été dirigés et mis au point par M. A. LEVESY, chef de Centre.

La DIRECTION DES POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS DES ALPES-MARITIMES met à la disposition du Comité d'Organisation quatre appareils téléimprimeurs ainsi que ses agents techniques pour assurer une liaison rapide et efficace entre la Direction de la Course et le Centre de Presse.

La Sté RANK XEROS FRANCE met à la disposition des organisateurs 3 copieurs 7000 et 1 car technique ainsi que ses agents afin d'assurer une diffusion plus rapide des résultats auprès de la Presse.

La Sté ETATHERM de qui relève la conception de la signalisation électrique sur le circuit.

Le SERVICE de L'URBANISME et de la CONSTRUCTION placé sous la direction de M. REALINI, a apporté tous ses soins avec la plus grande célérité aux travaux de réfection des voies constituant le circuit.

La SOCIÉTÉ MONÉGASQUE D'ASSAINISSEMENT, dirigée par M. Max BROUSSE, met ses agents, placés sous la surveillance de MM. J. B. KREICHGAUER et LEVAME à la disposition des Organisateurs pour le nettoyage du circuit avant chaque épreuve.

Les Entreprises IMPERIAL-LEVAGE, LORENZI, PASTOR - DERI - RICHELMI assurent le service de dépannage.

Les travaux de montage sont assurés par les Entreprises ALLOMAT, ENTREPOSE, MONTALEV, RICHELMI, RIVIERA-TÉLÉPHONE, avec le concours des Municipalités de Menton, Nice et Monaco.

La sonorisation du circuit est assurée par SERVICE ÉLECTRONIQUE ET SONORISATION MONACO.

La Société VIDEAC étant chargée de la réalisation et de l'entretien du réseau intérieur de télévision.

PALMARÈS du GRAND PRIX AUTOMOBILE DE MONACO

	Temps	Moyenne
1er GRAND PRIX - 14 avril 1929:		
WILLIAMS (Bugatti)	3 h 56'11"	80,194 km
Record du tour:		
WILLIAMS (Bugatti)	2'15"	84,800 km
IIe GRAND PRIX - 6 avril 1930:		
DREYFUS (Bugatti)	3 h 41'02"6/10	86,317 km
Record du tour:		
DREYFUS (Bugatti)	2' 07"	90,141 km
IIIe GRAND PRIX - 16 avril 1931:		
CHIRON (Bugatti)	3 h 39'09"2/10	87,062 km
Record du tour:		
Égalé par CHIRON, FAGIOLI ET VARZI	2'07"	90,141 km
IVe GRAND PRIX - 17 avril 1932:		
NUVOLARI (Alfa Roméo)	3 h 32'25"2/10	89,822 km
Record du tour:		
VARZI (Bugatti)	93,386 km	93,386 km
Ve GRAND PRIX - 23 avril 1933:		
VARZI (Bugatti)	3 h 27'49"4/10	91,808 km
Record du tour:		
VARZI (Bugatti)	1'59"	96,201 km
VIe GRAND PRIX - 2 avril 1934:		
MOLL (Alfa Roméo)	3 h 31'31"4/10	90,202 km
Meilleur tour:		
TROSSI (Alfa Roméo)	2'00"	95,400 km
VIIe GRAND PRIX - 22 avril 1935:		
FAGIOLI (Mercedes)	3 h 23' 49"8/10	93,607 km
Record du tour:		
FAGIOLI (Mercedes)	1'58"4/10	96,689 km
VIIIe GRAND PRIX - 13 avril 1936:		
CARACCIOLA (Mercedes)	3 h 49'20"4/10	83,195 km
Meilleur tour:		
STUCK (Auto-Union)	2'07"4/10	89,856 km
IXe GRAND PRIX - 8 août 1937:		
Von BRAUCHITSCH (Mercedes)	3 h 07'23"9/10	101,815 km
Record du tour:		
CARACCIOLA (Mercedes)	'46"5/10	107,492 km
Xe GRAND PRIX - 16 mai 1948 (1.500 cm3 avec compresseur, 4.500 cm3 sans compresseur):		
FARINA (Maserati)	3 h 18'26"9/10	96,145 km
Meilleur tour:		
FARINA (Maserati)	1'53"5/10	100,863 km
XIe GRAND PRIX - 21 mai 1950 (1.500 cm3 avec compresseur, 4.500 cm3 sans compresseur):		
FANGIO (Alfa Roméo)	3 h 13'18"7/10	98,700 km
Meilleur tour:		
FANGIO (Alfa Roméo)	1'51"	103,135 km
XIIe GRAND PRIX - 2 juin 1952 (Formula Sport au-dessus de 2.000 cm3):		
Comte MARZOTTO (Ferrari)	3 h 21'28"4/10	93,660 km
Meilleur tour:		
STAGNOLI (Ferrari)	1'56"4/10	97,268 km
XIIIe GRAND PRIX - GRAND PRIX D'EUROPE - 22 mai 1955 (2.500 cm3):		
TRINTIGNANT (Ferrari)	2 h 58'09"7/10	105,914 km
Record du tour:		
FANGIO (Mercedes)	1'42"4/10	110,568 km
XIVe GRAND PRIX - 13 mai 1956 (2.500 cm3):		
MOSS (Maserati)	3 h 00'32"9/10	104,514 km
Meilleur tour:		
FANGIO (Ferrari)	1'44"4/10	108,450 km



S.A.S. le Prince de Monaco
remet la coupe à Keke ROSBERG
vainqueur du 41^e Grand Prix de Monaco

	Temps	Moyenne
XVe GRAND PRIX - 19 mai 1957 (2.500 cm3) (105 tours):		
FANGIO (Maserati)	3 h 10'12"8/10	104,160 km
Record du tour:		
FANGIO (Maserati)	1'45"6/10	107,217 km
XVe GRAND PRIX - 18 mai 1958 (2.500 cm3) (100 tours):		
TRINTIGNANT (Cooper)	2 h 52'27"9/10	109,413 km
Record du tour:		
HAWTHORN (Ferrari)	1'40"6/10	112,547 km
XVIIe GRAND PRIX - 10 mai 1959 (2.500 cm3):		
BRABHAM (Cooper)	2 h 55'51"3/10	107,361 km
Record du tour:		
BRABHAM (Cooper)	1'40"4/10	112,771 km
XVIIIe GRAND Prix - 29 mai 1960 (2.500 cm3):		
MOSS (Lotus-Climax)	2 h 53'48"5/10	108,599 km
Record du tour:		
Mc LAREN (Cooper)	1'36"2/10	117,694 km
XIXe GRAND PRIX - 14 mai 1961 (1.500 cm3):		
MOSS (Lotus)	2 h 45'50"1/10	113,787 km
Meilleur tour:		
GINTHER (Ferrari)	1'36"3/10	117,570 km
XXe GRAND PRIX - 3 juin 1962 (1.500cm3):		
Mc LAREN (Cooper-Climax)	2 h 46'29"7/10	113,396 km
Record du tour:		
CLARK (Lotus)	1'35"5/10	118,554 km
XXIe GRAND PRIX - GRAND PRIX D'EUROPE - 26 mai 1963 (1.500 cm3):		
HILL Graham (B.R.M.)	2 h 41'49"7/10	116,555 km
Record du tour:		
SURTEES (Ferrari)	1'34"5/10	119,809 km
XXIIe GRAND PRIX - 10 mai 1964 (1.500 cm3):		
HILL Graham (B.R.M.)	2 h 41'19"	116,910 km
Record du tour:		
HILL Graham (B.R.M.)	1'33"9/10	120,575 km
XIIe GRAND PRIX - 30 mai 1965 (1.500 cm3):		
HILL Graham (B.R.M.)	2 h 37'39"6/10	119,637 km
Record du tour:		
HILL Graham (B.R.M.)	1'31"7/10	123,467 km
XXIVe GRAND PRIX - Dimanche 22 mai 1966 (1.500 cm3):		
STEWART Jacky (B.R.M.)	2 h 33'10"5/10	123,139 km
Record du tour:		
BANDINI (Ferrari)	1'29"8/10	126,080 km
XXVe GRAND PRIX - Dimanche 7 mai 1967 (3.000 cm3):		
HULME Dennis (Repco Brabham)	2 h 34'34"3/10	122,143 km
Record du tour:		
CLARK Jim (Lotus)	1'29"5/10	126,502 km
XXVIe GRAND PRIX - Dimanche 26 mai 1968 (3.000 cm3) (80 tours):		
HILL Graham (Lotus)	2 h 00'32"3/10	125,238 km
Record du tour:		
ATTWOOD (B.R.M.)	1'28"1/10	128,513 km
XXVIIe GRAND PRIX - Dimanche 18 mai 1969 (3.000 cm3) (80 tours):		
HILL Graham (Lotus)	1 h 56'59"4/10	129,036 km
Record du tour:		
COURAGE Piers (Brabham Ford)	1'25"8/10	131,958 km
XXVIIIe GRAND PRIX - Dimanche 10 mai 1970 (3.000 cm3) (80 tours):		
RINDT Jochen (Lotus)	1 h 54'36"6/10	131,716 km
Record du tour:		
RINDT Jochen (Lotus)	1'23"2/10	136,081 km
XXIXe GRAND PRIX - Dimanche 23 mai 1971 (3.000 cm3) (80 tours):		
STEWART Jackie (Tyrell-Ford)	1 h 52'21"3/10	134,359 km
Record du tour:		
STEWART Jackie (Tyrell-Ford)	1'23"2/10	136,081 km

	Temps	Moyenne
XXXe GRAND PRIX - Dimanche 14 mai 1972 (3.000 cm3) (80 tours):		
BELTOISE Jean-Pierre (Marlboro BRM)	2 h 26'54"7/10	102,754 km
Meilleur tour:		
BELTOISE Jean-Pierre (Marlboro BRM)	1'40	113,220 km
XXXIe GRAND PRIX - Dimanche 3 juin 1973 (3.000cm3) (78 tours):		
STEWART Jackie (Elf Team Tyrrell)	1 h 57'44"3/10	130,297 km
Record du tour:		
FITTIPALDI Emerson (J.P. Team Lotus)	1'28"1/10	133,947 km
XXXIie GRAND PRIX - Dimanche 26 mai 1974 (3.000 cm3) (78 tours):		
PETERSON Ronnie (J.P. Special)	1 h 58'03"7/10	129,940 km
Record du tour:		
PETERSON Ronnie (J.P. Special)	1'27"	134,252 km
XXXIiie GRAND PRIX - Dimanche 11 mai 1975 (3.000 cm3) (78 tours):		
LAUDA Niki (Ferrari)	2 h 01'21"31/100	121,552 km
Record du tour:		
MASS Jochen (Texaco Marlboro)	1'29"01/100	132,578 km
XXXIve GRAND PRIX - Dimanche 30 mai 1976 (3.000 cm3) (78 tours):		
LAUDA Niki (Ferrari)	1 h 59'51"47/100	129,321 km
Meilleur tour:		
REGAZZONI Clay (Ferrari)	1'30"28/100	132,069 km
XXXVe GRAND PRIX - Dimanche 22 mai 1977 (3.000 cm3) (76 tours):		
SCHECKTER JODY (Wolf Ford)	1 h 57'52"77/100	128,119 km
Meilleur tour:		
SCHECKTER Jody (Wolf Ford)	1'31"07/100	130,923 km
XXXVie GRAND PRIX - Dimanche 7 mai 1978 (3.000cm3) (75 tours):		
DEPAILLER Patrick (Elf Tyrrell 008)	1 h 55'14"66/100	129,325 km
Record du tour:		
LAUDA Niki (Brabham Alfa Roméo BT 46)	1'28"65/100	134,497 km
XXXVIIe GRAND PRIX - Dimanche 27 mai 1979 (3.000 cm3) (76 tours):		
SCHECKTER Jody (Ferrari)	1 h 55'22"48/100	130,901 km
Meilleur tour:		
DEPAILLER Patrick (Ligier)	1'28"82/100	134,240 km
XXXVIIIe GRAND PRIX - Dimanche 18 mai 1980 (3000 cm3) (76 tours):		
REUTEMANN Carlos (Williams)	1 h 55'34"365	130,677 km
Record du tour:		
PIRONI Didier (Ligier)	1'27"40	136,400 km
XXXIXe GRAND PRIX - Dimanche 31 mai 1981 (3.000 cm3) (76 tours):		
VILLENEUVE Gilles (Ferrari)	1 h 54'23"38/100	131,976 km
Record du tour:		
JONES Alan (Williams)	1'27"470	136,311 km
XLe GRAND PRIX - Dimanche 23 mai 1982 (3.000 cm3) (76 tours):		
PATRESE Ricardo (Brabham)	1 h 54'11"259	132,300 km
Record du tour:		
PATRESE Ricardo (Brabham)	1'26"354	138,073 km
XLIe GRAND PRIX - Dimanche 15 mai 1983 (3.000 cm3) (75 tours):		
ROSBERG Keke (Saudi Williams)	1 h 56'38"121	129,586 km
Record du tour:		
PIQUET Nelson (Brabham)	1'27"283	136,603 km

PALMARÈS DU PRIX DE "MONTE-CARLO"

PRIX DE MONTE-CARLO - 20 mai 1950 (Formule Internationale 3 - Racer 500):		
MOSS (Cooper-Jap)	34'03"6/10	89,630 km
Record du tour:		
MOSS (Cooper-Jap)	2'05"8/10	91,001 km
PRIX DE MONTE-CARLO - 1er juin 1952 (Formule Sport - Cylindrée inférieure ou égale à 2.000 cm3):		
MANZON (Gordini)	2 h 13'28"5/10	91,893 km
Record du tour:		
MANZON (Gordini)	1'57"6/10	95,463 km

PALMARÈS GRAND PRIX "MONACO JUNIOR" (1.100 cm3)

	Temps	Moyenne
IIe GRAND PRIX "MONACO JUNIOR" - 28 mai 1960:		
TAYLOR (Cooper - B.M.C.)	58'01"7/10	104,059 km
Record tour:		
CLARK (Lotus)	1'47"	105,813 km
IIIe GRAND PRIX "MONACO JUNIOR" - 13 mai 1961:		
ARUNDELL (lotus)	43'25"4/10	104,294 km
Record du tour:		
T. TAYLOR (Cosworth-Ford)	1'45"3/10	107,522 km
IVe GRAND PRIX "MONACO JUNIOR" - 2 juin 1962:		
ARUNDELL (Lotus-Ford)	42'42"8/10	108,560 km
Record du tour:		
ARUNDELL (Lotus-Ford)	1'42"7/10	110,245 km
Ve GRAND PRIX "MONACO JUNIOR" - 25 mai 1963:		
ATTWOOD Richard (Lola)	40'32"7/10	111,501 km
Record du tour:		
GARDNER (Brabham)	1'39"5/10	113,791 km

PALMARÈS GRAND PRIX "MONACO F 3" (1.000 cm3)

VIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 9 mai 1964:		
STEWART Jackie (Austin Cooper)	42'35"	106,164 km
Record du tour:		
BRADLEY (Lola)	1'43"9/10	108,970 km
VIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 29 mai 1965:		
REVSON (Lotus Ford)	41'54"2/10	107,886 km
Record du tour:		
IRWIN (Merlyn)	1'41"8/10	111,219 km
VIIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 21 mai 1966:		
BELTOISE (Matra Ford Cosworth)	39'47"2/10	113,626 km
Record du tour:		
BELTOISE (Matra Ford Cosworth)	1'36"7/10	117,083 km
IXe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 6 mai 1967:		
PESCAROLO Henri (Matra)	39'40"3/10	114,157 km
Record du tour:		
PESCAROLO Henri (Matra)	1'36"6/10	117,207 km
Xe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 25 mai 1968:		
JASSAUD J.P. (Tecno Ford)	39'19"	115,187 km
Record du tour:		
JAUSSAUD J.P. (Tecno Ford)	1'36"4/10	117,450 km
XIe GRAND PRIX "MONACO F3" - 17 mai 1969:		
PETERSON Ronnie (Tecno)	36'05"6/10	120,246 km
Record du tour:		
PETERSON Ronnie (Tecno)	1'32"3/10	122,665 km
XIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 9 mai 1969:		
TRIMMER Tony (Brabham)	38'00"8/10	119,137 km
Meilleur tour:		
CASSEGRAIN Jean-Pierre (Brabham)	1'33"5/10	121,090 km

(1.600 cm³)

	Temps	Moyenne
XIIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 22 mai 1971:		
WALKER David (Lotus)	39'16"4/10	115,314 km
Meilleur tour:		
WALKER David (Lotus)	1'36"1/10	117,815 km
XIVe GRAND PRIX "MONACO F3" - 13 mai 1972:		
DEPAILLER Patrick (Alpine)	46'11"	98,061 km
Meilleur tour:		
VANDERVELL Colin (Ensign)	1'48"7/10	104,159 km
XVe GRAND PRIX "MONACO F3" - 2 juin 1973:		
LAFFITTE Jacques (Martini MK 12)	39'24"1/10	119,800 km
Record du tour:		
ANDERSSON Cony (March 733)	1'36"6/10	122,000 km

(2.000 cm³)

XVIe GRAND PRIX "MONACO F 3E" - 25 mai 1974:		
PRYCE Tom (March 743)	38'32"8/10	122,457 km
Record du tour:		
PRYCE Tom (March 743)	1'35"	124,218 km
XVIIe GRAND PRIX "MONACO F3" - 10 mai 1975:		
ZORZI Renzo (GRD)	38'50"62/100	121,520 km
Record du tour:		
BRISE Tony (Modus M1)	1'34"86/100	124,402 km
XVIIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 29 mai 1976:		
GIACOMELLI Bruno (March)	39'35"86/100	120,443 km
Meilleur tour:		
GIACOMELLI Bruno (March)	1'37"39/100	122,427 km
XIXe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 21 mai 1977:		
PIRONI Didier (Martini)	39'48"30/100	119,819 km
Meilleur tour:		
BRANCATELLI (Ralt)	1'37"44/100	122,364 km
XXe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 6 mai 1978:		
DE ANGELIS Elio (Chevron)	39'31"65/100	120,657 km
Meilleur tour:		
DE ANGELIS Elio (Chevron)	1'37"50/100	122,289 km
XXIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 26 mai 1979:		
PROST Alain (Martini)	39'08"32/100	121,855 km
Record du tour:		
SERRA Chico (March)	1'36"77/100	123,312 km
XXIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 17 mai 1979:		
BALDI M. (Martini MK 31)	39'40"11	120,228 km
XXIIIe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 30 mai 1981:		
FERTE Alain (Martini)	38'21"97/100	124,308 km
Record du tour:		
FERTE Alain (Martini)	1'34"466	126,216 km
XXIVe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 22 mai 1982:		
FERTE Alain (Martini)	38'14"833	124,700 km
Record du tour:		
FERTE Alain (Martini)	1'34"287	126,456 km
XXVe GRAND PRIX "MONACO F 3" - 14 mai 1983:		
FERTE Michel (Martini)	38'18"709	124,585 km
Record du tour:		
FERTE Michel (Martini)	1'34"940	125,586 km

FORMULE RENAULT

CRITÉRIUM DE FORMULE RENAULT - 10 mai 1972:		
LAFFITE Jacques (Martini MK 8)	33'18"1/10	113,327 km
Record du tour:		
MICHY Claude (Martini MK 8)	1'37"9/10	115,648 km

	Temps	Moyenne
2e CHALLENGE EUROPÉEN DE FORMULE RENAULT - 3 juin 1973:		
COUDERC Alain (Martini MK 11)	35'51"	109,723 km
Record du tour:		
ARNOUX René (Martini MK 11)	1'45"4/10	111,962 km
3e CHALLENGE EUROPÉEN DE FORMULE RENAULT - 26 mai 1974:		
COUDERC Alain (Martini MK 14)	35'37"2/10	110,432 km
Record du tour:		
SNOBECK Dany (Martini MK 14)	1'44"4/10	113,034 km
4e CHALLENGE EUROPÉEN DE FORMULE RENAULT - 11 mai 1975:		
PIRONI Didier (Martini MK 15 RE)	47'42"68/100	98,934 km
Meilleur tour:		
PIRONI Didier (Martini MK 15 RE)	1'56"20/100	101,555 km
5e CHALLENGE EUROPÉEN DE FORMULE RENAULT - 30 mai 1976:		
PIRONI Didier (Martini MK 18)	40'47"38/100	116,924 km
Record du tour:		
SNOBECK Daniel (Martini MK 18)	1'40"91/100	118,157 km
6e CHALLENGE EUROPÉEN DE FORMULE RENAULT - 22 mai 1977:		
SNOBECK Daniel (Martini MK 20E)	41'08"60/100	115,914 km
Meilleur tour:		
SNOBECK Daniel (Martini MK 20E)	1'41"08	117,958 km

TROPHÉE MOËT & CHANDON DES ARTISTES

1er TROPHÉE MOËT & CHANDON DES ARTISTES - 14 mai 1972:		
MARCHAND Guy (Renault 17 TS)	11'41"9/10	
Record du tour:		
KILLY Jean-Claude (Renault 17 TS)	2'11"	86,427 km
2e TROPHÉE MOËT & CHANDON DES ARTISTES - 3 juin 1973:		
MARQUAND Serge (Renault 12 Gordini)	15'56"7/10	86,344 km
Record du tour:		
MARQUAND Serge (Renault 12 Gordini)	2'15"2/10	87,284 km

GRAND PRIX AUTOMOBILE FÉMININ DE MONTE-CARLO

1ER GRAND PRIX AUTOMOBILE FÉMININ DE MONTE-CARLO - 26 mai 1974:		
"BEAUMONT" (Renault 5 LS)	34'35"2/10	85,198 km
Record du tour:		
HEINONEN Eva (Renault 5 LS)	2'16"8/10	86,263 km
2e GRAND PRIX AUTOMOBILE FÉMININ DE MONTE-CARLO - 11 mai 1975:		
"BEAUMONT" (Renault 5 LS)	37'48"80/100	78,016 km
Record du tour:		
GAMBIAGHI Anna (Renault 5 LS)	2'28"70/100	73,359 km

COUPE EUROPÉENNE RENAULT 5 ELF

1re COUPE EUROPÉENNE RENAULT & ELF - 29 mai 1976:		
MARZE	45'19"74/100	87,679 km
Record du tour:		
"GORDUCHE"	2'14"58/100	88,596 km
2e COUPE EUROPÉENNE RENAULT 5 ELF - 21 mai 1977:		
NADDEO	43'53"37/100	90,554 km
Record du tour:		
RICCI	2'10"27/100	91,527 km

	Temps	Moyenne
3e COUPE EUROPÉENNE RENAULT 5 ELF - 7 mai 1978:		
SCHUETZ	43'35"07/100	91,188 km
Record du tour:		
SCHUETZ	2'07"73/100	93,347 km
4e COUPE EUROPÉENNE RENAULT 5 ELF - 27 mai 1979:		
CALAMAÍ	55'23"66/100	86,097 km
Meilleur tour:		
CALAMAÍ	2'08"52/100	92,773 km
5e COUPE EUROPÉENNE RENAULT 5 ELF - 18 mai 1980:		
CALAMAÍ	52'38,00	

COUPE D'EUROPE RENAULT 5 TURBO ELF

1re COUPE D'EUROPE RENAULT 5 TURBO ELF - 30 et 31 mai 1981:		
RAGNOTTI Jean	47'30"27/100	100,368 km
Record du tour:		
RAGNOTTI Jean	1'57"238	101,700 km
2e COUPE D'EUROPE RENAULT 5 TURBO ELF - 22-23 mai 1982:		
GOUHIER Jean	47'13"415	101,000 km
Record du tour:		
GOUHIER Jean	1'56"596	102,260 km
3e COUPE D'EUROPE RENAULT 5 TURBO ELF - 15 mai 1983:		
LAMMERS Jean	49'15"974	96,800 km
Record du tour:		
LAMMERS Jean	1'56"213	102,597 km

COURSE DE PRO-CAR

1re COURSE DE PRO-CAR - 26 mai 1979:		
LAUDA (Project Four Racing)	26'04"20/100	114,338 km
2e COURSE DE PRO-CAR - 17 mai 1980:		
STUCK Hans (Ron Dennis - Project 4)	26'42"46	111,608 km

GRAND PRIX DES VOITURES DE COURSES HISTORIQUES

2e GRAND PRIX DES VOITURES DE COURSES HISTORIQUES - 23 mai 1982:		
HALFORD D. (Lotus 16 - 1960)	20'33"410	96,700 km
Record du tour:		
HALFORD D. (Lotus 16 - 1960)	2'00"077	99,296 km
3e GRAND PRIX DES VOITURES DE COURSES HISTORIQUES - 15 mai 1983:		
MORRIS M. (Jaguar D)	24'16"613	81,900 km
Record du tour:		
MORRIS M. (Jaguar D)	2'21"839	84,061 km

Calendrier des épreuves comptant pour le championnat du monde des Conducteurs 1984

Formule 1

- GRAND PRIX DU BRÉSIL – 25 avril
- GRAND PRIX D'AFRIQUE DU SUD – 8 avril
- GRAND PRIX DE BELGIQUE – 29 avril
- GRAND PRIX DE SAN MARIN – 6 mai
- GRAND PRIX DE FRANCE – 20 mai
- GRAND PRIX DE MONACO – 3 juin
- GRAND PRIX DU CANADA – 17 juin
- GRAND PRIX DE DÉTROT – 24 juin
- GRAND PRIX DE DALLAS – 8 juillet
- GRAND PRIX DE GRANDE-BRETAGNE – 22 juillet
- GRAND PRIX D'ALLEMAGNE – 5 août
- GRAND PRIX D'AUTRICHE – 19 août
- GRAND PRIX DES PAYS-BAS – 26 août
- GRAND PRIX D'ITALIE – 9 septembre
- GRAND PRIX DE NEW YORK – 23 septembre
- GRAND PRIX D'EUROPE – 7 octobre





**Chase
Private Banking:
Works closely
to help you manage
your investments
all over the world.**

The Chase Manhattan Bank, N.A.,
Park Palace, 27 Avenue de la Costa,
MC 98007, Monte Carlo, Monaco.
Tel: 50 40 05. Telex: 469510 CMB MCO.

**The
Chase Partnership**



Chase Private Banking International: Bahrain, Channel Islands, Frankfurt, Geneva, Hong Kong, Houston, London, Los Angeles, Luxembourg, Miami, Monaco, Montivideo, Nassau, New York, Paris, Puerto Rico, Republic of Panama, San Francisco, Singapore, Zurich.

Marlboro

Leo Burnett

