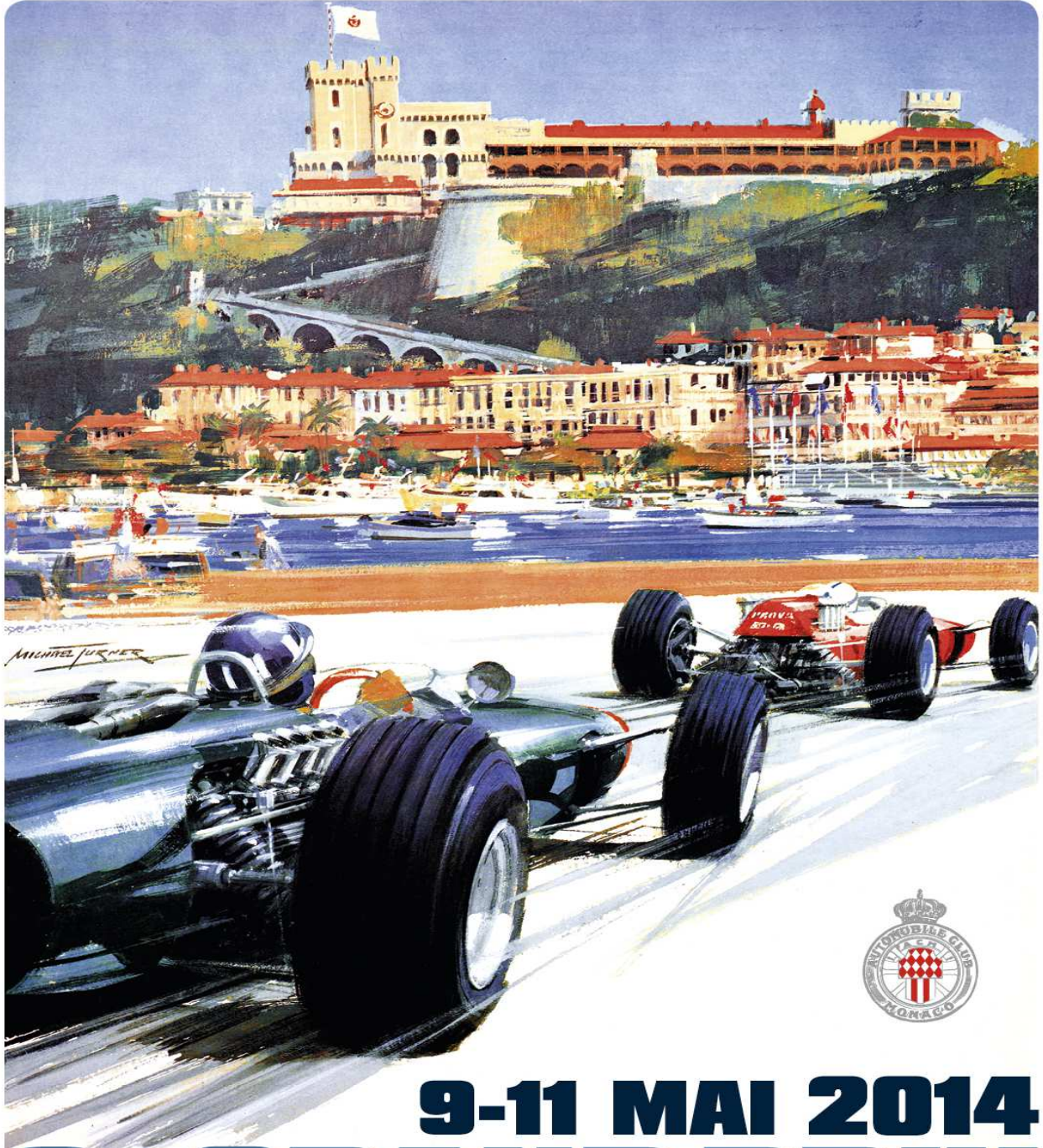


REGLEMENT PARTICULIER SUPPLEMENTARY REGULATIONS



9-11 MAI 2014
**9^e GRAND PRIX
HISTORIQUE
MONACO**

D'APRÈS L'AFFICHE ORIGINALE DU 24^e GRAND PRIX DE MONACO 1966



Partenaire du Grand Prix de Monaco Historique 2014

**IX ème
GRAND PRIX DE MONACO
HISTORIQUE
9-11 mai 2014**



Organisé par
L'AUTOMOBILE CLUB DE MONACO

Sous le Haut Patronage de
LEURS ALTESSES SÉRÉNISSIMES LE PRINCE ET LA PRINCESSE DE MONACO

Avec l'appui
Du GOUVERNEMENT PRINCIER, de la MUNICIPALITÉ

et le concours
de la SOCIÉTÉ DES BAINS DE MERS



Epreuve inscrite au calendrier international de la FIA 2014

RÈGLEMENT PARTICULIER

AUTOMOBILE CLUB DE MONACO



L@boutique®
OFFICIELLE



46 rue Grimaldi - MONACO - T. +377 97 70 45 35 - F. +377 93 15 26 06 - laboutique@acm.mc

www.acm.mc

SOMMAIRE

| | | |
|--------|----------------------------------|----|
| Art.1 | Définition de l'épreuve | 6 |
| Art.2 | Organisation | 6 |
| Art.3 | Parcours-Distance-Sens de marche | 7 |
| Art.4 | Voitures | 7 |
| Art.5 | Programme | 8 |
| Art.6 | Engagements | 9 |
| Art.7 | Dispositions générales | 9 |
| Art.8 | Facultés des organisateurs | 10 |
| Art.9 | Publicité | 10 |
| Art.10 | Rédaction et visa du règlement | 10 |
| Art.11 | Assurances | 10 |

Vérifications-Essais

| | | |
|--------|--|----|
| Art.12 | Vérifications administratives et techniques | 11 |
| Art.13 | Essais | 11 |
| Art.14 | Pneumatiques-Carburants | 11 |
| Art.15 | Briefing | 12 |
| Art.16 | Départ | 12 |
| Art.17 | Discipline générale et sécurité | 13 |
| Art.18 | Dépassements | 13 |
| Art.19 | Signaux | 14 |
| Art.20 | Arrêt d'une voiture sur la piste | 14 |
| Art.21 | Voiture de sécurité | 14 |
| Art.22 | Zone de décélération,Entrée et Sortie des Stands | 14 |
| Art.23 | Stands | 15 |
| Art.24 | Arrêt d'une course | 15 |
| Art.25 | Arrivée | 15 |
| Art.26 | Sanctions et réclamations | 15 |
| Art.27 | Classement | 15 |
| Art.28 | Prix | 15 |

INDEX

| | | |
|--------|---------------------------------------|----|
| Art.1 | Definition of the event | 16 |
| Art.2 | Organisation | 16 |
| Art.3 | Track-Distance-Direction of the track | 17 |
| Art.4 | Cars | 17 |
| Art.5 | Programme | 18 |
| Art.6 | Entries | 19 |
| Art.7 | General Prescriptions | 19 |
| Art.8 | Power of the organizers | 20 |
| Art.9 | Advertising | 20 |
| Art.10 | Drafting and visa of the regulations | 20 |
| Art.11 | Insurances | 20 |

Scrutineering-Practice

| | | |
|--------|--|----|
| Art.12 | Sign in and technical scrutineering | 21 |
| Art.13 | Practice | 21 |
| Art.14 | Tyres-Fuel | 21 |
| Art.15 | Briefing | 22 |
| Art.16 | Starting procedure | 22 |
| Art.17 | General discipline and safety | 23 |
| Art.18 | Overtaking | 23 |
| Art.19 | Signals | 24 |
| Art.20 | Stopping of a car on a track | 24 |
| Art.21 | Safety car | 24 |
| Art.22 | Deceleration Zone-Pit Entry and Pit Exit | 24 |
| Art.23 | Pits | 25 |
| Art.24 | Stopping of the race | 25 |
| Art.25 | Finish | 25 |
| Art.26 | Sanctions and protests | 25 |
| Art.27 | Classification | 25 |
| Art.28 | Prices | 25 |

RÈGLEMENT du 9^{ème} GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 2014

ARTICLE PREMIER - DÉFINITION DE L'ÉPREUVE

L'AUTOMOBILE CLUB DE MONACO organise, sous le Haut Patronage de LL.AA.SS. le PRINCE et la PRINCESSE DE MONACO, avec l'appui du Gouvernement Princier, de la Municipalité et le concours de la Société des Bains de Mer, le 9^{ème} Grand Prix de Monaco Historique, le Dimanche 11 Mai 2014.

ART. 2 - ORGANISATION

Le 9^{ème} Grand Prix de Monaco Historique est une épreuve internationale F.I.A. réservée, sur invitation. Elle sera organisée en conformité avec les prescriptions du Code Sportif International de la F.I.A., et plus particulièrement de son Annexe K, et le présent Règlement Particulier. Tous les concurrents s'engageront à respecter ces textes, de par le fait même de leurs inscriptions dans l'épreuve.

Le Comité d'Organisation pourra apporter au présent Règlement toutes les modifications qui seraient dictées par des raisons de sécurité ou en cas de force majeure, et en particulier, ajourner ou annuler l'épreuve ou une partie, si les circonstances l'y obligent.

Ces modifications seront portées à la connaissance des concurrents par un Bulletin d'information et par affichage aux Tableaux Officiels, au rez-de-chaussée de la Direction Course ainsi qu'au milieu des paddocks, Quai Antoine 1er.

Ces modifications auront force de loi au même titre que le Règlement lui-même.

Le Comité d'Organisation, sis à Monaco, 23, boulevard Albert 1er, sera constitué comme suit :

OFFICIELS :

DIRECTEUR DE L'ÉPREUVE :

M. Michel FERRY

DIRECTEUR DE COURSE :

M. Alain PALLANCA

Directeurs de course adjoints : MM. Marc DUEZ et Jacques ROSSI

Assistant : M. François ARDISSON

COMMISSARIAT GÉNÉRAL :

Commissaire général : M. Michel FERRY

Commissaires généraux adjoints : MM. Christophe ALLGEYER, Guy DEALEXANDRIS, Jean-Michel MATAS, Robert SCARLOT et Christian TORNATORE

COMMISSION SPORTIVE :

Président : Dr Christian CALMES

COMMISSION TECHNIQUE :

Président : M. Raoul TANGANELLI

COMMISSION DES VOITURES DE COLLECTION :

Président : M. Gery MESTRE

COMMISSION DES MÉDIA :

Président : M. Michel DOTTA

CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LES MEDIA :

M. Richard MICOUD

COMMISSION MÉDICALE :

Président : Dr. Robert SCARLOT

CHARGÉS DE L'ACCUEIL ET DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS :

Mmes Patricia BEASLEY et Nathalie VERDINO assistées de MM. Pierre BROUILLARD et Alain VIVALDA

COMMANDEMENT DU CORPS DES COMMISSAIRES :

Président : M. Bernard RICHELMI

COORDINATION DES SÉRIES :

MM. Jean-Marie CONTERNO, Jean-Marie CONCONI et Jean-Marc HAIBLE

RESPONSABLE DU Paddock :

M. Jacky ADONTE assisté de MM. Gilles BOUDIAS et Christophe GORY

CHRONOMÉTRAGE ET CLASSEMENTS :

M. Jean-Louis ORSINI, Fédération Monégasque des Chronomètres avec la collaboration de la société VOLA

RESPONSABLE SÉCURITÉ ET SERVICE DU CONTRÔLE :

M. Jean-Luc VIEILLEVILLE

RESPONSABLE DU SERVICE INCENDIE :

Lieutenant-Colonel Tony VARO, commandant la Compagnie des Sapeurs-Pompiers de Monaco

N° de Visa attribué par l'Autorité Sportive Nationale : A.C.M. 14.04

ART. 3 - PARCOURS - DISTANCE - SENS DE MARCHÉ

Les courses seront disputées le Dimanche 11 Mai 2014 sur le circuit automobile de Monaco, d'un périmètre de 3,340 km, parcouru dans le sens des aiguilles d'une montre et, selon les séries, sur une distance de 10, 12 ou 18 tours, ou un temps maximum de 30, 35 ou 45 minutes.

ART. 4 - VOITURES

Le 9^e Grand Prix de Monaco Historique est ouvert, sur invitation, aux voitures définies par l'Annexe K du Code Sportif International de la FIA.

Un Passeport Technique Historique de la FIA (P.T.H.) devra obligatoirement être fourni. Les voitures devront strictement être conformes aux normes techniques et de sécurité prévues au Code Sportif International de la FIA et de ses annexes.

Les voitures seront réparties selon les 7 séries suivantes :

SERIE A

Voitures de Grand Prix et Voiturettes d'avant-guerre (Périodes C, D de l'Annexe K)

Classe 1 : Voitures construites jusqu'au 31 Décembre 1933 équipées d'un moteur à compresseur et dont la cylindrée pas 1500cm³

Classe 2 : Voitures construites jusqu'au 31 Décembre 1933 équipées d'un moteur sans compresseur et dont la cylindrée n'excède pas 2300 cm³.

Classe 3 : Voitures construites jusqu'au 31 Décembre 1930 et non concernées par les classes précédentes.

Classe 4 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1931 et le 31 Décembre 1933.

Classe 5 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1934 et le 31 Décembre 1937 et concernées par la réglementation de la catégorie « dite » 750 kg.

Classe 6 : Voiturettes construites entre le 1er Janvier 1934 et le 31 Décembre 1939 équipées d'un moteur à compresseur de 1,5 litre.

Classe 7 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1938 et le 31 Décembre 1939 équipées d'un moteur à compresseur de 3 litres ou d'un moteur sans compresseur de 4,5 litres.

SERIE B

Voitures de Grand Prix F1 et F2, construites avant 1961 (Période E de l'Annexe K)

Classe 1 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1946 et le 31 Décembre 1953 équipées d'un moteur à compresseur de 1.5 litres ou d'un moteur sans compresseur de 4,5 litres.

Classe 2 : Voitures de Formule 2 construites avant le 31 Décembre 1953, dont la cylindrée n'excède pas 2000 cm³ sans compresseur.

Classe 3 : Voitures de Formule 1 à moteur avant, construites entre le 1er Janvier 1954 et le 31 Décembre 1960, dont la cylindrée sans compresseur n'excède pas 2500 cm³ ou moins de 750 cm³ avec compresseur.

Classe 4 : Voitures de Formule 1 à moteur arrière construites entre le 1er Janvier 1954 et le 31 Décembre 1960, équipées de moteur sans compresseur de 2500cm³.

Classe 5 : Voitures de Formule 2 construites entre le 1er Janvier 1957 et le 31 Décembre 1960, équipées de moteur de 1500cm³.

SERIE C

Voitures de Sport ayant couru de 1952 à 1955 inclus (Période E de l'Annexe K)

Classe 1 : Voitures construites avant 1952.

Classe 2 : Voitures à moteur avant de moins de 2 litres construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.

Classe 3 : Voitures à moteur avant de plus de 2 litres construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.

Classe 4 : Voitures à moteur arrière construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.

SERIE D

Voitures de Grand Prix F1 1500, de 1961 à 1965 inclus (Période F de l'Annexe K)

Classe 1 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1961 et le 31 Décembre 1965, équipées d'un moteur de 1,5 litres, de 4 ou 6 cylindres.

Classe 2 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1961 et le 31 Décembre 1965, équipées d'un moteur de 1,5 litres, de 8 ou 12 cylindres.

SERIE E

Voitures de Grand Prix F1 de 1966 à 1972 inclus (Périodes GR et HR de l'Annexe K)

Classe 1 : Voitures ayant participé à des Grand Prix F1 entre le 1er Janvier 1966 et le 31 Décembre 1969.

Classe 2 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1970 et le 31 Décembre 1972, équipées d'un moteur Cosworth DFV.

Classe 3 : Voitures construites entre le 1er Janvier 1970 et le 31 Décembre 1972, non équipées d'un moteur Cosworth DFV.

SERIE F

Voitures de Grand Prix F1, sans effet de sol, de 1973 à 1978 inclus (Périodes HR et IR de l'Annexe K)

Classe 1 : Voitures équipées d'un moteur Cosworth DFV.

Classe 2 : Voitures non équipées d'un moteur Cosworth DFV.

SERIE G

Voitures F3 - 2 litres, de 1974 à 1978 inclus (Périodes HR et IR de l'Annexe K)

Cette course est réservée aux voitures de Formule 3, 2 litres, construites et ayant participé à des courses FIA avant le 31 Décembre 1978.

ART. 5 - PROGRAMME

| | |
|-----------------------------------|--|
| Mercredi 7 et Jeudi 8 Mai 2014 | Contrôles administratifs au "Credit Suisse Drivers Club" et techniques sur le Quai Antoine I ^{er} , puis mise en place aux paddocks sur le Quai Antoine I ^{er} . |
| Vendredi 9 Mai 2014 | <u>LES ESSAIS - 20 minutes par série</u> |
| 11h30 | Briefing obligatoire des pilotes, au "Credit Suisse Drivers Club", suivi d'un lunch offert par le Credit Suisse |
| 12h30 | Fermeture du Circuit à la circulation urbaine |
| 15h00 - 15h20 | Série A - Voitures de Grand Prix et voiturettes d'avant-guerre |
| 15h50 - 16h10 | Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961 |
| 16h40 - 17h00 | Série E - Voitures de Formule 1 (1966 - 1972) |
| 17h30 - 17h50 | Série G - Formule 3 - 2000 cm ³ (1974 - 1978) |
| 19h30 | Ouverture du circuit à la circulation urbaine |
| Samedi 10 Mai 2014 | <u>LES ESSAIS - 20 minutes par série</u> |
| 06h30 | Fermeture du Circuit à la circulation urbaine |
| 08h30 - 08h50 | Série D - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961 - 1965) |
| 09h20 - 09h40 | Série C - Voitures de Sport ayant couru de 1952 - 1955 |
| 10h10 - 10h30 | Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1973 - 1978) |
| 11h00 - 11h20 | Série A - Voitures de Grand Prix et voiturettes d'avant-guerre |
| 11h50 - 12h10 | Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961 |

| | |
|---------------|---|
| 12h35 - 12h50 | Parades by «Chopard» - Piste Fermée |
| 13h00 - 13h15 | Parade «Credit Suisse Classic Car Rally» (3 tours - 40 voitures) - Piste Fermée |
| 14h30 - 14h50 | Série E - Voitures de Grand Prix F1 (1966 - 1972) |
| 15h20 - 15h40 | Série G - Formule 3 - 2000 cm3 (1974 - 1978) |
| 16h10 - 16h30 | Série D - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961 - 1965) |
| 17h00 - 17h20 | Série C - Voitures de Sport ayant couru de 1952 - 1955 |
| 17h50 - 18h10 | Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1973 - 1978) |
| 19h30 | Ouverture du circuit à la circulation urbaine |

Dimanche 11 Mai 2014 LES COURSES

| | | |
|---------------|--|------------------------|
| 07h30 | Fermeture du Circuit à la circulation urbaine | |
| 09h30 - 10h00 | Série A – Voitures de Grand Prix et voitures d'avant-guerre | 10 Tours ou 30 minutes |
| 10h35 - 11h05 | Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961 | 10 Tours ou 30 minutes |
| 11h40 - 12h15 | Série D - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961 - 1965) | 12 Tours ou 35 minutes |
| 12h40 - 12h55 | Parades by « Chopard » - Piste Fermée | |
| 14h00 - 14h30 | Série C - Voitures de Sport ayant couru de 1952 - 1955 | 10 Tours ou 30 minutes |
| 15h05 - 15h50 | Série E - Voitures de Grand Prix F1 (1966 - 1972) | 18 Tours ou 45 minutes |
| 16h25 - 17h10 | Série G - Formule 3 - 2000 cm3 (1974 - 1978) | 18 Tours ou 45 minutes |
| 17h45 - 18h30 | Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1973 - 1978) | 18 Tours ou 45 minutes |
| 19h30 | Ouverture du circuit à la circulation urbaine | |
| 20h30 | Dîner de Gala de Remise des Prix Tenue de soirée obligatoire (smoking) de rigueur Salle des Etoiles du Sporting Monte-Carlo | |

ART. 6 - ENGAGEMENTS

Les concurrents désireux de participer à une ou plusieurs des séries devront retourner la demande d'invitation dûment complétée et signée.

Elle doit parvenir au comité d'organisation avant le 10 Février 2014.

Tous les concurrents et les pilotes devront détenir des licences valables pour l'année 2014 telles que définies par l'Annexe L, article 8 du Code Sportif International de la FIA. En particulier, une licence de **grade C minimum** sera requise pour les pilotes des séries E et F.

A la demande d'invitation devront être joints :

- l'histoire complète et continue de la voiture pour le Comité de Sélection et le dossier de presse.
- 2 photographies couleurs très récentes de la voiture.
- la photocopie du passeport technique historique FIA du véhicule.
- le palmarès du pilote et la liste de ses participations à des courses historiques au cours des 2 dernières années.
- les droits d'engagement fixés à 5.000 € par voiture, donnant droit à 2 invitations au Dîner de Gala de Remise des Prix, Salle des Etoiles du Monte-Carlo Sporting Club (Tenue de soirée "Smoking" obligatoire).

Les concurrents seront sélectionnés dans le but d'assurer une participation internationale la plus étendue et la meilleure représentativité des types de véhicules et des marques. Le Comité reste seul juge d'accorder ou de refuser l'invitation demandée sans avoir à en justifier les raisons.

Lorsque l'invitation est accordée, le concurrent recevra, au plus tard le 24 Février 2014, une lettre de confirmation précisant sa série et sa classe qui ne pourront être changées. En cas de désistement avant le 28 mars 2014, 20% des droits d'engagement resteront acquis à l'organisation, la totalité au-delà de cette date.

Tout concurrent ne s'étant pas présenté sur le lieu des vérifications administratives et techniques le Mercredi 7 et Jeudi 8 Mai 2014 **sera considéré comme forfait**. Toute fausse déclaration dans la demande d'invitation entraînera l'exclusion.

ART. 7 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) Il relèvera avant tout de la responsabilité du concurrent que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les lois et les règlements en vigueur.

Si un concurrent ne peut assister en personne à l'épreuve, le pilote désigné ou s'ils sont plusieurs, le pilote désigné en premier lieu sera considéré comme son représentant et aura à sa charge tous les devoirs et les responsabilités qui incombent au concurrent.

- b) Les concurrents devront s'assurer que les voitures restent conformes aux conditions d'admissibilité et de sécurité tout au long de l'épreuve. Le fait de présenter une voiture au contrôle technique sera considéré comme une déclaration implicite de conformité.
- c) Tout délit commis par un pilote en tant que représentant d'un concurrent ne dégagera pas la responsabilité de ce dernier et tous deux seront éventuellement pénalisables.
- d) Au cours d'une compétition, la propre responsabilité d'un pilote qui n'agit pas en tant que représentant d'un concurrent, ou celle de tout autre personne s'occupant d'une voiture inscrite, ne sera pas dégagée en ce qui concerne l'observation des règlements par le seul fait de la responsabilité du concurrent ou de son représentant.
- e) Les concurrents, pilotes et assistants devront à tout instant porter les signes d'identification qui leur auront été remis à cet effet par les Organisateurs. Le concurrent, si différent du pilote, reçoit un laissez-passer; le pilote en reçoit deux (un pour lui et un pour la personne de son choix). Les mécaniciens dont le nombre a été fixé à deux maximum par voiture engagée, reçoivent un laissez-passer individuel.
- f) Pour des raisons de sécurité proprement dites, les enfants de moins de seize ans révolus ne peuvent être admis ni dans les stands, ni sur le circuit.
- g) Il est interdit d'introduire des animaux dans la zone des stands.

ART. 8 - FACULTÉS DES ORGANISATEURS

Les Organisateurs peuvent :

- a) Contrôler les conditions d'éligibilité d'une voiture ou d'un concurrent avant, pendant ou après la course, à condition que le concurrent soit prévenu de cette intention, si la vérification a lieu après la course, **moins d'une demi-heure après la publication des résultats provisoires.**
- b) Demander qu'une voiture soit démontée par le concurrent afin de s'assurer que les conditions d'éligibilité ou de conformité soient bien remplies, aux lieu et heure qui lui seront indiqués.
- c) Demander au concurrent de leur fournir telles pièces et échantillons, aux lieu et heure qui lui seront indiqués.
- d) **Demander aux concurrents de payer tous les frais que l'exercice des droits mentionnés ci-dessus pourraient entraîner.**
- e) Rejeter toute demande de remboursement des frais occasionnés par l'épreuve et déposée par un participant.
- Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement particulier, la décision sera prise par les commissaires sportifs.

ART. 9 - PUBLICITÉ

Devra être conforme à l'Art. 2.1.9 de l'Annexe K du Code Sportif International.

ART. 10 - RÉDACTION ET VISA DU RÈGLEMENT

Le présent règlement a été rédigé en langue française et en langue anglaise ; en cas de désaccord, le texte français fera foi. Le présent règlement a été visé par l'Autorité Sportive Nationale, l'Automobile Club de Monaco sous le n° A.C.M. 14.04.

ART. 11 - ASSURANCES

- a) Tous les concurrents seront couverts par une assurance au tiers souscrite par l'Organisateur. L'assurance couvre la voiture à compter des vérifications administratives et techniques jusqu'à minuit après la course.
- b) Les Organisateurs tiennent à souligner dans l'intérêt des concurrents et celui des personnes qui dépendent d'eux, l'avantage qu'ils ont à souscrire une assurance accident personnelle, s'ils n'en ont déjà une. Les pilotes participant à l'épreuve ne pourront pas être considérés comme "tiers" entre eux. L'assureur de l'Organisateur est : ASCOMA JUTHEAU HUSSON, 24 bd Princesse Charlotte, MC 98000 MONACO – Tél. +377 97 97 22 22 - Fax +377 93 25 08 22 - prod.ard@ascoma.com - www.ascoma.com

II - VÉRIFICATIONS – ESSAIS

ART. 12 - VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

a) Tous les concurrents (ou leur représentant si celui-ci détient une procuration écrite) devront se présenter aux vérifications qui se dérouleront les Mercredi 7 Mai de 9h à 18h et Jeudi 8 Mai 2014 entre 9h00 et 17h00 sur le Quai Antoine 1^{er} au "Credit Suisse Drivers Club". Les licences de compétition des concurrents et des pilotes devront être présentées lors des vérifications administratives. Le pilote pourra, avec l'accord du Comité d'Organisation, être changé jusqu'aux vérifications administratives.

b) La vérification consistera en un contrôle des documents - original du Passeport Technique Historique FIA (PTH), licence, etc., et pourra être suivie d'un examen médical pour les pilotes. Les numéros de course, les autocollants d'identification des séries, l'éventuelle publicité de l'Organisateur (cf. Art. 9) seront fournis par l'Organisateur lors des vérifications administratives.

c) Les VÉRIFICATIONS TECHNIQUES PRÉLIMINAIRES de la voiture seront effectuées séparément du contrôle des concurrents et des pilotes. Le numéro de course devra figurer sur chaque véhicule, en trois emplacements, sur les côtés gauche et droit et sur le capot avant du véhicule. Les séries (A, B, C...) seront représentées par des autocollants ronds et d'une couleur différente pour chaque série, d'un diamètre de 12 cm environ. Ils devront être posés sur les voitures à l'emplacement prévu lors des vérifications techniques. Les inscriptions publicitaires doivent être en place sur la voiture.

d) Toute voiture qui, après approbation, serait démontée ou modifiée d'une façon qui affecte la sécurité du véhicule ou remet en question son éligibilité ou qui serait impliquée dans un accident entraînant des conséquences analogues, devra être présentée à nouveau à la vérification pour approbation.

ART. 13 - ESSAIS

Chaque série effectuera 2 séances d'essais chronométrés d'une durée de 20 minutes chacune qui auront lieu :

- VENDREDI 9 MAI 2014 à partir de 15h00
- SAMEDI 10 MAI 2014 à partir de 8h30

Ces horaires sont donnés à titre indicatif à l'Art. 5 et peuvent être modifiés.

Seules les voitures vérifiées par les Commissaires Techniques sont autorisées à participer aux essais.

Pour être autorisé à prendre le départ, chaque pilote devra effectuer un minimum de 3 tours d'essais chronométrés.

Le pilote devra avoir obtenu, au cours des séances d'essai, un temps au tour ne dépassant pas 120% du temps établi par le pilote le plus rapide de sa série.

Cependant, dans le cas où une voiture n'effectuerait pas le minimum de 3 tours requis ou obtiendrait un temps aux essais excédant les 120% tels que définis ci-dessus, le Directeur de Course, après accord des Commissaires Sportifs et consultation du Directeur d'Epreuve, pourra décider de l'autoriser à participer à la course.

Les Organisateur se réservent le droit d'interrompre les essais aussi longtemps et aussi souvent qu'ils le jugeront nécessaire pour dégager la piste ou assurer l'évacuation d'un blessé. Ce temps ne sera pas rattrapé, sauf décision contraire du Directeur de Course, après accord des Commissaires Sportifs. Dans le cas où l'une des deux séances d'essais serait ainsi perturbée, aucune réclamation ne pourra être admise sur les effets possibles concernant la qualification des pilotes admis au départ.

Durant les essais, la discipline aux stands et sur la piste sera la même qu'en compétition ; toutefois, par mesure de sécurité et pour assurer l'efficacité des essais en cas de défaillance ou de non existence du démarreur, l'usage d'une source d'énergie auxiliaire est autorisée au stand ; la mise en route en poussant pourra également, au stand ou sur la piste, être autorisée par les Commissaires qui organiseront la manœuvre.

Il appartiendra au Directeur de Course d'arrêter si nécessaire les essais en présentant un drapeau rouge, afin de dégager la piste ou permettre la récupération d'un véhicule.

A la fin de chaque séance d'essais, des voitures désignées par les Commissaires Sportifs pourront faire l'objet de vérifications techniques.

Tout concurrent dont la(les) voiture(s) ne peut(vent) pas prendre le départ pour quelque raison que ce soit doit(vent) obligatoirement en informer le Directeur de Course au plus tôt. Au cas où une ou plusieurs voitures seraient retirées, le ou les **intervalles sur la grille seront comblés.**

ART. 14 - PNEUMATIQUES - CARBURANTS

Chaque série devra se conformer au règlement technique spécifique à la course, tel que défini par le Code Sportif International de la FIA et de ses annexes, ou le règlement particulier de l'épreuve.

ART. 15 - BRIEFING

Tous les pilotes seront réunis pour un 1^{er} briefing obligatoire qui aura lieu le Vendredi 9 Mai à 11h30 au "Crédit Suisse Drivers Club", Quai Antoine 1^{er}. Un 2^{ème} briefing pourra avoir lieu le Dimanche 11 Mai par série, avant chaque course, à la salle de briefing au rez-de-chaussée de la Direction Course.

Tout pilote qui n'aura pas émarginé la feuille de présence lors du briefing, ne sera pas autorisé à prendre le départ et ne sera pas remplacé.

ART. 16 - DÉPART

Les départs du Grand Prix de Monaco Historique auront lieu le Dimanche 11 Mai 2014 selon le programme indiqué à l'article 5. Les départs seront donnés par le Directeur de la Course ou l'un de ses adjoints à l'aide de feux du type "F1"

a) La grille :

La grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque pilote lors des deux séances d'essais qualificatifs. Si deux ou plusieurs pilotes obtenaient le même temps, la priorité sera donnée à celui qui l'a obtenu le premier. La grille aura une formation décalée 1x1 et les rangs de la grille seront espacés d'une distance de 8m (16m pour les F1 des séries E et F).

b) Pole Position :

Le pilote ayant réalisé le meilleur temps de sa série à l'issue des deux séances d'essais, devra dans les 30 minutes suivant la présentation des temps sur le tableau d'affichage officiel situé au bas de la direction course, préciser par écrit au Directeur de Course, s'il choisit de partir pour la course, à droite ou à gauche de la piste. En cas de non déclaration du pilote ou en cas de déclaration après le délai de 30 minutes, la pole position lui sera attribuée à droite de la piste, comme pour le Grand Prix de Monaco Formule 1.

c) La procédure de départ sera la suivante pour toutes les séries :

Les voitures sortent du paddock et viennent se positionner sur la grille de départ. Les pilotes arrêteront les moteurs. Les positions des voitures sur la grille de départ seront du type formation décalée 1 par 1. Des panneaux précisant 3 minutes, 2 minutes, 1 minute, 30 secondes, seront présentés par des Commissaires de Stands. Au panneau 2 minutes, toutes les personnes sauf les pilotes, Officiels et personnels techniques des équipes doivent quitter la piste. A 1 minute, les moteurs seront démarrés avec les pilotes au volant avec l'aide si nécessaire des mécaniciens. Les personnels techniques des équipes devront dès lors quitter la piste. Les feux de départ du type F1 s'allument en vert. Les voitures doivent entamer un tour de formation, sous présentation du drapeau vert, en restant dans l'ordre de départ sous la conduite du pilote "en pole position". Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible. Les dépassements ne sont autorisés que pour maintenir la formation. Toute voiture restant immobile sur sa position de départ alors que l'ensemble des voitures ont franchi la ligne de départ, partira en dernière position sur la grille.

Si la course est déclarée "WET RACE" et que toutes les séances ont eu lieu sur piste sèche, les pilotes devront effectués obligatoirement 2 tours de formation sans s'arrêter sur la grille à l'issue du 1^{er} tour.

Lorsque les voitures reviendront à la grille de départ au terme du ou des tour(s) de formation, elles s'arrêteront sur leurs positions respectives de grille, en gardant leur moteur en marche. Lorsque toutes les voitures se seront immobilisées, le signal de 5 secondes sera donné par l'éclairage d'une lumière rouge sur le panneau de départ "Type F1", à 4 secondes une 2^{ème} lumière rouge sera allumée, à 3 secondes une 3^{ème}, à 2 secondes une 4^{ème} et enfin, à 1 seconde une 5^{ème} et dernière lumière rouge sera allumée.

Après un délai compris entre 0.2 et 3.0 secondes, le départ de la course sera donné par l'extinction de la totalité des lumières rouges.

Si après être revenu à la grille de départ au terme du tour de formation, le moteur d'un pilote s'arrête et si ce pilote est dans l'impossibilité de redémarrer sa voiture, il doit lever immédiatement les mains au-dessus de sa tête et le Commissaire de Stand responsable de sa ligne doit immédiatement agiter un drapeau jaune, afin d'informer les pilotes qu'une voiture est immobilisée sur la grille.

Si un incident se produit lorsque les voitures arrivent sur la grille de départ après le tour de formation et avant que le départ ne soit donné, le Directeur de Course chargé du départ peut décider de faire présenter le panneau "départ retardé - start delayed" et les lumières orange clignotantes seront allumées. Dans ce cas la procédure de départ recommencera à la présentation du panneau 3 minutes. La distance de la course sera réduite d'un tour.

Le pilote étant à l'origine de ce départ retardé, partira en fond de grille.

Aucun ravitaillement en carburant ni aucun changement de roues, ne seront autorisés sur la grille, (Art.23).

Durant la course si une voiture sur la piste approche la sortie des stands la lumière de sortie des stands s'éclairera en bleu clignotant informant les pilotes qui sortent des stands. Cette lumière bleue vient en complément du drapeau bleu agité par les Commissaires de Piste à la fin de la sortie des stands située après le Virage de Sainte Devote ainsi que la double flèche clignotante jaune située sur le bord droit de la piste.

Une pénalité en temps sera infligée pour un faux départ jugé au moyen d'un transpondeur fourni par l'A.C.M. qui devra équiper la voiture comme spécifié par les Commissaires Techniques.

ART. 17 - DISCIPLINE GÉNÉRALE ET SÉCURITÉ

a) Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans le sens inverse de celui de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager la voiture d'une position dangereuse. Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des Commissaires.

b) Pendant les essais et la course, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code relatives à la conduite sur circuit.

c) Pendant les essais ou la course, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des Commissaires de lui prêter assistance ; toutefois, si la voiture redémarre grâce à une telle assistance, elle sera exclue du classement de la course au cours de laquelle cette assistance aura été fournie.

d) Dans la zone de décélération, il est permis aux personnes autorisées de pousser une voiture soit pour se rendre au stand si elle tombe en panne avant de l'avoir atteint, soit pour y revenir, en arrière, si elle l'a dépassé ou si les Commissaires ont retiré une voiture de la piste par la sortie des stands.

e) Tout concurrent engagé dans l'échappatoire « Sainte Devote et Mirabeau » doit, sauf contre-ordre du Commissaire de piste, rejoindre la piste sous sa propre responsabilité. Pour l'échappatoire de la Chicane, les pilotes devront observer les feux bicolores situés sur le côté droit de la voie prévue pour le retour sur la piste.

f) Lorsqu'ils participent aux essais ou à la course, les pilotes doivent être équipés suivant les critères de sécurité de la norme FIA.

g) Toutes les voitures doivent être conformes aux règles de sécurité édictées par la FIA.

h) Tout comportement anti sportif ou non-respect de la signalisation prévue dans l'Annexe H du Code Sportif International, pourra être sanctionné par un "DRIVE TROUGH" (pénalité en temps) par un passage sans arrêt par la voie des stands.

Le pilote pénalisé sera avisé par un panneau lumineux, présenté par la Direction Course portant le numéro de la voiture. Ce panneau sera présenté au virage de la Rascasse et sur la ligne de départ-arrivée. Il aura trois tours pour entrer dans la voie des stands puis reprendre la course sans s'arrêter au stand mais en respectant les vitesses prévues à l'Art. 23c. Dans les trois derniers tours, cette pénalité sera remplacée par une pénalité en temps de 10 secondes.

i) Le feu arrière de la voiture doit être allumé en permanence suite à la présentation du panneau "WET RACE" pour les séries concernées et disposant de cet accessoire.

j) Si un pilote est impliqué dans une collision, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

ART. 18 - DÉPASSEMENTS

a) Pendant la course, une voiture qui se trouve seule sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est doublée dans une ligne droite par un véhicule dont la vitesse est, soit temporairement, soit constamment supérieure à la sienne, le pilote doit accorder le droit de passage à l'autre en se serrant sur le côté.

b) Pour prévenir un pilote qu'un autre pilote cherche à le dépasser, les Commissaires de Piste devront lui adresser un avertissement au moyen du drapeau bleu. Tout pilote qui systématiquement, ne tiendrait pas compte du drapeau bleu, se verra infliger une pénalité en temps déterminée par les Commissaires Sportifs en fonction de la gravité de l'infraction. Des infractions systématiques ou répétées pourraient entraîner la mise hors course des contrevenants.

c) Les courbes, ainsi que les zones d'entrée et de sortie, peuvent être négociées par les pilotes comme ils l'entendent dans les limites de la piste. Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Toutefois, les manœuvres susceptibles de gêner les autres concurrents, telles que le dérapage prématuré, le rassemblement des véhicules à l'extérieur ou à l'intérieur ou tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites et entraîneront des pénalités allant - suivant l'importance ou la répétition des infractions - de la pénalité en temps à la mise hors course. La répétition d'une conduite dangereuse, même involontairement peut entraîner la mise hors course.

d) Toute manœuvre d'obstruction, qu'elle soit l'œuvre d'un ou plusieurs conducteurs ayant ou non des intérêts communs, est interdite. Il n'est possible à plusieurs voitures de rouler constamment de front ou d'adopter une formation en éventail que si aucun autre véhicule ne cherche à les dépasser. Dans le cas contraire le drapeau bleu sera présenté aux pilotes.

e) La pénalisation infligée aux pilotes qui ne tiennent pas compte du drapeau bleu sera également appliquée aux conducteurs qui obstruent une partie de la piste, plus sévère dans le cas d'une obstruction systématique, allant de ce fait d'une pénalité en temps à la mise hors course. La même pénalisation sera appliquée aux pilotes qui zigzaguent sur la piste pour empêcher les autres pilotes de les dépasser.

f) La répétition de fautes graves témoignant d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sorties de piste) pourra entraîner la mise hors course des pilotes en question.

ART. 19 - SIGNAUX

a) Les instructions seront transmises aux pilotes au moyens de signaux prévus dans l'annexe H du Code Sportif International.

Pour communiquer des renseignements à leurs pilotes, les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables, de quelque manière que ce soit, à ceux mentionnés ci-dessus.

b) Pour des raisons de sécurité, des feux jaunes clignotants sont mis en place en certains points en bordure de la piste. Leur mise en œuvre aura la même signification que le drapeau jaune agité.

ART. 20 - ARRÊT D'UNE VOITURE SUR LA PISTE

a) Dans le cas où un pilote se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que ce soit involontairement ou pour une autre raison, celle-ci devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course.

Si le pilote lui-même est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir des Commissaires de lui prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive ensuite à remettre son véhicule en marche et rejoint la course sans commettre quelque faute que ce soit et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture, il ne sera pas mis hors course.

Si la voiture ainsi arrêtée est voisine de la zone des stands, les Commissaires pourront l'y ramener, à leur initiative, au besoin par la sortie. Dans ce cas, la voiture pourra être ramenée en arrière à son stand, comme indiqué ci-dessus.

Pour des raisons de sécurité, les Organisateurs feront le maximum pour dégager la piste des voitures qui s'y arrêteraient et ne pourraient repartir par leurs propres moyens. Les Organisateurs seront dégagés de toute responsabilité du fait d'éventuels dommages subis par les véhicules au cours de ces manœuvres.

b) Tout ravitaillement sur la piste est interdit.

c) A l'exception du conducteur et dans des cas exceptionnels des Officiels compétents, personne n'est autorisé à toucher à une voiture arrêtée sous peine de mise hors course du véhicule en question.

d) Le pilote de toute voiture qui abandonne sur la piste doit manifester son intention à temps et il lui incombe de veiller à ce que la manœuvre ne présente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.

ART. 21 - VOITURE DE SÉCURITÉ

Sur décision du Directeur de Course et conformément à l'Art. 5 de l'Annexe H du Code Sportif International, une voiture de sécurité pourra être utilisée selon les modalités prévues par ce Code.

ART. 22 - ZONE DE DÉCÉLÉRATION, ENTRÉE ET SORTIE DES STANDS

Les stands de ravitaillement sont installés sur le Quai Albert 1er.

a) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou au parc doit manifester son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire sans danger. Il doit donc :

- Au virage de la Rascasse, annoncer son intention en levant un bras et se serrer sur la droite de la piste ;

- Après s'être engagé sur la piste de décélération, matérialisée par une ligne jaune peinte au sol, rentrer obligatoirement dans la zone des stands et s'y arrêter sous peine de mise hors course.

Sauf dans un cas de force majeure, estimé par les seuls Commissaires Sportifs, le franchissement, dans quelque sens que ce soit, de la ligne de démarcation entre la zone de décélération et la piste est interdit.

Tout véhicule entré dans la zone de décélération doit se rendre à son stand et s'y arrêter, sauf "DRIVE TROUGH"

b) Il est formellement interdit de s'arrêter volontairement sur le Boulevard Albert 1er, sur la piste, dans le but de recevoir une assistance quelle qu'elle soit, sous peine de mise hors course.

La voie de sortie des stands sera délimitée sur la piste par une ligne jaune peinte au sol. **Il sera interdit, sous peine de mise hors course, de franchir cette ligne en quittant les stands.**

La sortie des stands de ravitaillement s'effectuera sous la seule responsabilité du pilote.

Il est rappelé aux pilotes que l'accès aux stands ne peut se faire que par la piste de décélération et qu'il est rigoureusement interdit d'y accéder par la sortie des stands.

Tout pilote qui ne respecterait pas cette prescription sera exclu de l'épreuve.

ART. 23 - STANDS

a) **Les changements de roues ne sont autorisés qu'aux stands.**

b) Si un pilote a dépassé son stand avant de s'arrêter, on ne peut ramener la voiture au stand qu'en la poussant.

c) La vitesse dans les stands est limitée à 60 km/h. Des contrôles pourront être effectués.

d) Tout ravitaillement en carburant est interdit aux stands ainsi que sur la grille de départ (cf. Art 16). Aucun stockage de carburant n'y est donc autorisé

e) Il est fortement recommandé aux concurrents d'avoir au stand au moins 2 extincteurs d'une capacité minimale de 5kg en état de fonctionnement.

ART. 24 - ARRÊT D'UNE COURSE

S'il est nécessaire d'arrêter une course pour quelque raison que ce soit, un drapeau rouge sera déployé sur la ligne de départ/arrivée suivi de drapeaux rouges déployés à tous les postes de Commissaires de Piste. Toutes les voitures devront gagner la ligne de départ/arrivée à une vitesse réduite. Il sera permis de travailler sur les voitures mais le ravitaillement en carburant n'est pas autorisé. Si la course doit être arrêtée avant la fin des deux premiers tours de sa distance prévue, elle sera considérée comme non disputée et les voitures partiront de leur position d'origine sur la grille. Dans tous les autres cas, les Commissaires Sportifs prendront toutes les dispositions qu'ils jugeront nécessaires.

ART. 25 - ARRIVÉE

Le signal de fin de course sera donné dès que la première voiture aura couvert le nombre de tours prévus, les pilotes continueront pour se rendre au paddock, à l'exception des 3 premiers qui continueront leur tour pour venir s'arrêter sur la ligne de départ.

ART. 26 - SANCTIONS ET RÉCLAMATIONS

Les réclamations devront être formulées conformément au Code Sportif International FIA et accompagnées d'une caution de 2.500 €.

ART. 27 - CLASSEMENT

Toutes les voitures seront classées quel que soit le nombre de tours accomplis (voir Art. 8a).

ART. 28 - PRIX

Il sera remis une coupe aux trois premiers de chaque série ainsi qu'au vainqueur de chaque classe.

* *

Toute la correspondance doit être adressée au Comité d'Organisation :

B.P. 464 - MC 98012 MONACO CEDEX –

Telephone: +377 93 15 26 00 - Fax : +377 93 15 26 40 - gphistorique@acm.mc

REGULATIONS

OF THE 9th GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 2014

ART. 1 - DEFINITION OF THE EVENT

The AUTOMOBILE CLUB DE MONACO organises under the High Patronage of TSH the Prince and the Princess of Monaco with the support of the Prince's Government, the Municipality and with the cooperation of the Société des Bains de Mer, the 9th Grand Prix de Monaco Historique, on Sunday 11th May 2014.

ART. 2 - ORGANISATION

The 9th Grand Prix de Monaco Historique is an FIA international restricted event on invitation and will be organised in accordance with the prescriptions of the FIA International Sporting Code and particularly its Appendix K and the present Supplementary Regulations. By the very fact of entering the Event, all competitors undertake to abide by these rules.

The Organizing Committee may make changes in the present regulations if necessary for safety reasons or in case of force majeure, in particular the event may be partly or completely stopped or cancelled should circumstances call for such action.

These modifications will be reported to competitors either by means of bulletins distributed to competitors or posted on the official notice board located at the foot of Race Control post and in the middle of the Paddock, Quai Antoine 1er.

These modifications have the same force of laws as the Regulations themselves.

OFFICIALS :

RACE DIRECTOR :

Mr Michel FERRY

CLERK OF THE COURSE :

Mr Alain PALLANCA

Deputy Clerks of the course : Messrs. Marc DUEZ and Jacques ROSSI
assisted by : Mr Francis ARDISSON

COMMISSARIAT GENERAL :

Commissaire général : Mr Michel FERRY

Commissaires généraux adjoints : Messrs. Christophe ALLGEYER, Guy DEALEXANDRIS, Jean-Michel MATAS,
Robert SCARLOT and Christian TORNATORE

SPORTING COMMISSION :

Chairman : Dr Christian CALMES

SCRUTINEERS :

Chairman : Mr Raoul TANGANELLI

HISTORIC CARS COMMISSION :

Chairman : Mr Gery MESTRE

MEDIA COMMISSION :

Chairman : Mr Michel DOTTA

MEDIA RELATIONS OFFICER :

Mr Richard MICOUD

MEDICAL COMMISSION :

Chairman : Dr. Robert SCARLOT

Vice-Chairman : Dr. Brigitte PASQUIER

Assistant : Dr. Olivier TERNO

COMPETITORS' RELATIONS OFFICERS :

Mrs Patricia BEASLEY and Nathalie VERDINO assisted by Messrs. Pierre BROUILLARD, and Alain VIVALDA

BOARD OF MARSHALS :

Chairman : Mr Bernard RICHELMI

SERIES COORDINATION :

Messrs. Jean-Marie CONTERNO, Jean-Marie CONCONI and Jean-Marc HAIBLE

CHIEF PADDOCK MARSHAL :

Mr Jacky ADONTE assisted by Messrs. Gilles BOUDIAS and Christophe GORY

TIME KEEPERS AND CLASSIFICATIONS :

Mr. Jean-Louis ORSINI, Fédération Monégasque des chronométrateurs with the collaboration of Société VOLA

SAFETY OFFICER and CONTROL SERVICE :

Mr. Jean-Luc VIEILLEVILLE

HEAD OF THE FIRE DEPARTMENT :

Lieutenant-Colonel Tony VARO, Commanding officer of the Compagnie des Sapeurs-Pompiers de Monaco.

EXTERNAL WORKS :

Stamped by the A.S.N. under the number : A.C.M. 14.04

ART. 3 - TRACK - DISTANCE - DIRECTION OF THE TRACK

The event will take place on Sunday 11 May 2014 on the Monaco Grand Prix Circuit, lap length 3,340 km, in a clock-wise direction, on 10, 12 or 18 laps or a maximum of 30, 35 or 45 minutes depending on the race.

ART. 4 - CARS

The 9th Grand Prix de Monaco Historique is open on invitation to cars as defined by Appendix K of the FIA International Sporting Code.

Competitors must provide the FIA Historic Technical Passport (H.T.P.). Cars must be in conformity with technical and safety norms as defined in the FIA International Sporting Code and its Appendix K.

The cars will be distributed into 7 races :

RACE A

Pre-war Voiturettes and Grand Prix cars (periods C, D of Appendix K)

- A.1** Cars built before December 31st, 1933 supercharged and with engine capacity not exceeding 1500cc.
- A.2** Cars built before December 31st, 1933 un-supercharged and with engine capacity not exceeding 2300cc.
- A.3** Cars built before December 31st, 1930 and not included in the previous classes.
- A.4** Cars built from January 1st, 1931 to December 31st, 1933.
- A.5** Cars built to 750kg Grand Prix regulations between January 1st, 1934 and December 31st, 1937.
- A.6** Voiturettes built between January 1, 1934 and December 31st, 1939 fitted with a supercharged engine of maximum 1500cc.
- A.7** Cars built between January 1st, 1938 and December 31st, 1939 and fitted with a supercharged engine of maximum 3000cc or an un-supercharged engine of maximum 4500cc.

RACE B

Pre-1961 F1 Grand Prix cars and F2 (period E of Appendix K)

- B.1** Cars built between 1st January 1946 and December 31st 1953 fitted with a supercharged engine of maximum 1500cc or with an un-supercharged engine of maximum 4.500 cc.
- B.2** Formula 2 cars built before December 31st, 1953, un-supercharged and with an engine capacity of maximum 2000cc.
- B.3** Front engine Formula 1 cars built between January 1st, 1954 and December 31st, 1960, un-supercharged and with an engine capacity of maximum 2500cc, or maximum 750cc supercharged.
- B.4** Rear engine Formula 1 cars built between January 1st, 1954 and December 31st, 1960 and with an engine capacity of maximum 2500cc un-supercharged.
- B.5** Formula 2 cars built between the 1st January 1957 and the 31st December 1960 and with an engine capacity of maximum 1500cc.

RACE C

Sports Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive period (E of Appendix K)

- C.1** Cars built before 1952.
- C.2** Front engine cars with an engine capacity of maximum 2000cc, built between January 1st, 1952 and December 31st, 1955.
- C.3** Front engine cars with an engine capacity of over 2000cc, built between 1st January 1952 and December 31st, 1955.
- C.4** Rear engine cars, built between January 1st, 1952 and December 31st, 1955.

RACE D

1500c.c F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive (period F of Appendix K)

- D.1** Cars built between January 1st, 1961 and December 31st, 1965 fitted with 4 or 6 cylinders engines of maximum 1500cc.
- D.2** Cars built between January 1st, 1961 and December 31st, 1965 fitted with 8 or 12 cylinders engines of maximum 1500cc.

RACE E

F1 Grand Prix cars from 1966 to 1972 inclusive (periods GR and HR of Appendix K)

- E.1** Cars having participated in F1 Grand Prix races between January 1st, 1966 and December 31st, 1969.
- E.2** Cars built between January 1st, 1970 and December 31st, 1972 having Cosworth DFV engines.
- E.3** Cars built between January 1st, 1970 and December 31st, 1972 having non-Cosworth DFV engines.

RACE F

F1 cars, non- ground effects, from 1973 to 1978 inclusive (periods HR and IR of Appendix K)

- F1** Cars having Cosworth DFV engines.
- F2** Non-Cosworth DFV engined cars.

RACE G

2-litre, F3 cars from 1974 to 1978 inclusive (periods HR and IR of Appendix K)

This race is open to 2000 cc Formula 3 cars built and raced in a FIA event prior to December 31st 1978.

ART. 5 - PROGRAMME

Wednesday 7 and Thursday 8 May 2014 Sign on at the "Credit Suisse Drivers Club" and scrutineering on Quai Antoine 1er then settlement in paddock Quai Antoine 1er

| | |
|----------------------|---|
| Friday 9 May 2014 | <u>PRACTICES - 20 minutes per group</u> |
| 11.30 am | Drivers' Briefing compulsory, at the "Credit Suisse Drivers Club", follow by a lunch offered by Credit Suisse |
| 13.00 am | Closing of track to public |
| 3.00 pm - 3.20 pm | Race A - Pre 1940 Voiturettes and Grand Prix cars |
| 3.50 pm - 4.10 pm | Race B - Pre 1961- F1 Grand Prix cars and Formula 2 |
| 4.40 pm - 5.00 pm | Race E - F1 Grand Prix cars from 1966 to 1972 inclusive |
| 5.30 pm - 5.50 pm | Race G - 2-litre, F3 cars from 1974 to 1978 inclusive |
| 7.30 pm | Opening of track to public |
| Saturday 10 May 2014 | <u>PRACTICES - 20 minutes per group</u> |
| 6.30 am | Closing of track to public |
| 8.30 am - 8.50 am | Race D - 1500c.c F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive |
| 9.20 am - 9.40 am | Race C - Sports Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive |
| 10.10 am - 10.30 am | Race F - F1 cars, from 1973 to 1978 inclusive |
| 11.00 am - 11.20 am | Race A - Pre 1940 Voiturettes and Grand Prix cars |
| 11.50 am - 12.10 pm | Race B - Pre 1961 - F1 Grand Prix cars and Formula 2 |

| | |
|---------------------|--|
| 12.35 pm - 12.50 pm | Parades by "Chopard" - closed track |
| 1.00 pm - 1.15 pm | Parade "Credit Suisse Classic Car Rally" (3 laps - 40 cars) - closed track |
| 2.30 pm - 2.50 pm | Race E - F1 Grand Prix cars from 1966 to 1972 inclusive |
| 3.20 pm - 3.40 pm | Race G - 2-litre, F3 cars from 1974 to 1978 inclusive |
| 4.10 pm - 4.30 pm | Race D - 1500c.c F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive |
| 5.00 pm - 5.20 pm | Race C - Sports Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive |
| 5.50 pm - 6.20 pm | Race F - F1 cars, from 1973 to 1978 inclusive |
| 7.30 pm | Opening of track to public |

Sunday 11 May 2014

RACES

| | | |
|---------------------|---|-----------------------|
| 7.30 am | Closing of track to public | |
| 9.30 am - 10.00 am | Race A - Pre 1940 Voiturettes and Grand Prix cars | 10 Laps or 30 minutes |
| 10.35 am - 11.05 am | Race B - Pre 1961- F1 Grand Prix cars and Formula 2 | 10 Laps or 30 minutes |
| 11.40 am - 12.15 pm | Race D - 1500c.c F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive | 12 Laps or 35 minutes |
| 12.40 pm - 12.55 pm | Parades by "Chopard" - closed track | |
| 2.00 pm - 2.30 pm | Race C - Sports Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive | 10 Laps or 30 minutes |
| 3.05 pm - 3.50 pm | Race E - F1 Grand Prix cars from 1966 to 1972 inclusive | 18 Laps or 45 minutes |
| 4.25 pm - 5.10 pm | Race G - 2-litre, F3 cars from 1974 to 1978 inclusive | 18 Laps or 45 minutes |
| 5.45 pm - 6.30 pm | Race F - F1 cars, from 1973 to 1978 inclusive | 18 Laps or 45 minutes |
| 7.30 pm | Opening of track to public | |
| 8.30 pm | Prize giving Gala Dinner (black tie - compulsory) "Salle des Etoiles" Sporting Monte-Carlo | |

ART. 6 - ENTRIES

The competitors wishing to take part in one of several races shall apply to the Committee for an invitation which shall be filled out in full and returned signed. This application shall represent the entry form if the invitation is granted.

All competitors and drivers must hold appropriate and valid international licences for 2014 as defined in Appendix L, art. 8 of the FIA International Sporting Code. Particularity, an International licence grade C at minimum will be mandatory for the drivers in races E and F.

This application must be sent to the Organizing Committee before February 10th 2014, together with:

- Detailed history of the car for the selection Committee and Press release.
- 2 recent colour photographs of the car.
- the copy of the FIA Historic Technical Passport.
- the results and a summary of the driver's participation in historical races during the past two years.
- the entry fee, of € 5,000 per car which includes 2 invitations to the Monte-Carlo Sporting Club, Salle des Etoiles, Gala Dinner (black tie - tuxedo - compulsory).

The competitors will be selected in order to ensure the largest international participation and the best selection of makes and models. The Committee remains sole judge in granting or not granting the requested invitation without justification being provided.

Once the invitation is granted the competitor will receive before 24th February 2014, a confirmation letter telling him of his race and class and the car will not allow to be changed. In case of cancellation by the competitor before March 28th 2014, 20% of the entry fees will be kept by the organisation. If informed after this date, the organisation will keep the total amount.

Any competitor failing to report at the administrative & technical scrutineering point on Wednesday 7th and Thursday 8th May 2014 **will be considered as void**. Any wrong information in the invitation form will result in exclusion.

ART. 7 - GENERAL PRESCRIPTIONS

a) An entrant shall bear the primary responsibility of making sure that all persons concerned with his entry comply with all rules and applicable regulations.

If an entrant is unable to attend the event in person, the driver he appoints, or if there is more than one driver, the first driver

appointed, shall be considered as his representative and shall bear all responsibilities and duties of the entrant.

b) Entrants shall make sure that the cars remain in conformity with eligibility and safety conditions throughout the event. The fact that a car has been presented to scrutineering shall be deemed as an implicit declaration of conformity.

c) Any misdemeanour committed by a driver while acting as an entrant's representative shall not relieve the entrant from responsibility, and both entrant and driver shall be liable to penalties.

d) During a competition, the responsibility of a driver who does not act as the representative of a competitor or of any other person looking after an entered car shall not be relieved as far as complying with regulations is concerned by the fact that the entrant or his representative has full responsibility.

e) Entrants, drivers and attendants must at all-time display the means of identification provided for them for that purpose by the Organisers. The Entrant, is different from the Driver, receives one pass; the driver receives two passes (one for himself and one for a person of his choice). The number of mechanics allowed is a maximum of two for one car entered; each mechanic will be delivered one individual pass.

f) For safety reasons, children under 16 years of age, cannot be admitted in the pits nor on the circuit.

g) Animals are also forbidden in the pits.

ART. 8 - POWER OF THE ORGANIZERS

The organizers may :

a) Check on a car or entrant's eligibility before, during or after the race provided that the entrant has been notified of this intention. If the verification takes place after the race, the entrant **must be notified of the intention within 30 minutes of the publication of the provisional results.**

b) Request that a car be dismantled by the entrant to ensure the car complies with the regulations at a time and place determined by the Stewards.

c) Request an entrant to produce such parts and/or samples of fuel at a time and place determined by the Stewards.

d) **Request an entrant to be responsible for all costs arising from any check imposed by the Organisers.**

e) Reject any claim for expenses, howsoever incurred, against the Organisers lodged by an entrant.

For all cases not provided for in these Supplementary Regulations, the decision will be made by the Stewards of the Meeting.

ART. 9 - ADVERTISING

Must be in accordance with Art. 2.1.9 of Appendix K to the International Sporting Code.

ART. 10 - DRAFTING AND VISA OF THE REGULATIONS

These Regulations were drafted in French and English. In case of disagreement over the interpretation, the French text shall prevail.

These Regulations have been stamped by the National Sporting Authority, the Automobile Club de Monaco under the n° A.C.M. 10.04.

ART. 11 - INSURANCES

a) All entrants will be covered by a third party insurance taken out by the Organiser. The insurance covers the car from the time of sign in and technical scrutineering until midnight after the race.

b) The Organisers wish to point out, to the entrants' interest and to the interest of those connected with them, that they can only benefit from taking out a personal accident policy if they do not have any as yet.

Drivers taking part in the event will not be considered as "Third party" in relation to each other.

The Organiser insurance company is: ASCOMA JUTHEAU HUSSON, 24 bd Princesse Charlotte, MC 98000 MONACO –

Tél. +377 97 97 22 22 - Fax +377 93 25 08 22 - prod.ard@ascoma.com - www.ascoma.com.

II - SCRUTINEERING – PRACTICE

ART. 12 – SIGN-ON AND TECHNICAL SCRUTINEERING

a) All competitors (or their representative if the latter holds a written proxy) must attend the scrutineering which will take place Wednesday 7th between 9 a.m. and 6 p.m. and Thursday 8th May 2014, between 9 a.m. and 5 p.m. at the "Credit Suisse Drivers Club" Quai Antoine 1er. Competitors' competition licences must be presented during administrative sign in. The driver may be changed until the sign-on.

b) The scrutineering will include a verification of documents - original FIA Historic Technical Passport (HTP), competition licence, etc., and may be followed by the driver's medical check-up.

Races numbers, race identification stickers, possible advertising of organizer (Art. 9) will be supplied by the Organizer at sign-on.

c) THE PRELIMINARY TECHNICAL SCRUTINEERING of the car will be carried out separately from administrative (entrant and driver) checks. The racing number and advertising signs must be placed on the car, in three sites, on the left and right sides and on the front bonnet of the vehicle. Groups (A, B, C...) will be represented by 12 cm diameter round stickers of a different colour for each group. They will have to be placed on the car where it was decided during technical scrutineering. Any Organiser's advertising stickers should be affixed to the car (see Article.9).

d) Any car which, after technical approval, is dismantled or modified in any way may be re-called by the scrutineers for re-examination for safety and eligibility. Any car involved in an accident must be represented to the scrutineers for re-examination for safety before the car is used in the competition again.

ART. 13 - PRACTICE

Each group will take part in the 2 official timed practice sessions, 20 minutes long each which will take place:

- FRIDAY MAY 9th 2014 from 3.00 pm
- SATURDAY MAY 10th 2014 from 8.30 am

This schedule (art. 5) is provisional and may be modified.

Only cars which have been passed by the Scrutineers will be allowed to practice.

To be allowed to start, each driver must complete a minimum of 3 practice laps, the driver must achieve, during the practice sessions, a lap time not over 120% of the time set by the fastest competitor in its race.

However, in the case of a car not completing a minimum of 3 practice laps or recording a practice time outside the 120% mentioned above, the Clerk of the Course, in consultation with the Stewards and the Organiser, may decide to include it in the event.

The Organisers reserve themselves the right to interrupt the practice runs as often and for as long as they feel necessary to clear the track or ensure evacuation after injuries. This time will not be made up unless otherwise decided by the Clerk of the Course, after agreement with the Stewards of the Meeting. Should one or both practice sessions be interrupted in such a fashion no protests will be entertained on the possible effects concerning the qualification of drivers admitted to start.

During practice, the discipline in the pits and on the track will be the same as in competition; however, for safety reasons and to ensure effective practice runs : if a starter fails to work, or if the car does not have a starter, an auxiliary source of energy may be used in the pits, the car can also be pushed either in the pits or on the track if the Marshals allow and organize the manoeuvre.

It is up to the Clerk of the Course to stop practice if necessary a red flag will be shown, in order to clear the track or to retrieve a vehicle.

At the end of each practice session, cars chosen by the Stewards of the Meeting may be picked up for technical scrutineering.

Any competitor whose car(s) cannot make the start for any reason at all is under the obligation to inform the Clerk of the Course as soon as possible. In the case of one or several cars being withdrawn the gap(s) will be made up for on the grid.

ART. 14 - TYRES - FUEL

Each group shall conform to the technical specifications of each race as in the FIA International Sporting Code and appendices or the supplementary regulations.

ART. 15 - BRIEFING

All the competitors will be gathered for two briefings. The 1st briefing will take place at 11.30 am of the Friday May 9th at the "Credit Suisse Drivers Club", Quai Antoine 1er. A second briefing may be held, Sunday May 11th at the bottom of the race control tower near the starting grid before each race.

Any driver who has not signed the register during the briefings, will not be allowed to start the race and cannot be replaced.

ART. 16 - STARTING PROCEDURE

The start of the Grand-Prix de Monaco Historique will take place Sunday May 11th 2014 according to the programme shown in Art. 5.

The start will be given by the Clerk of the Course, or one of his assistants, by using "F1" lights.

a) The grid:

The grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each driver in the two qualifying practice sessions. Should two or more drivers have set identical times, priority will be given to the one who set it first. The grid will be a staggered 1x1 formation and the rows on the grid will be separated by 8 meters (16 meters in races E and F)

b) Pole Position:

At the end of the two qualifying practice sessions, the fastest driver of each race must inform the Clerk of the Course, in writing, no later than 30 minutes after the results publication on the official notice board, located at the bottom of race control if he chooses to start the race on the right or on the left of the track. If the driver, does not state or if he declares after 30 minutes, the pole position will be given to him on the right of the track, according to the Monaco Formula 1 Grand Prix rules.

c) The starting procedure will be the same for all groups:

The cars leave the paddock and stop their engines on their respective grid positions. The grid will be staggered by a 1 by 1 formation. Boards signaling 3 minutes, 2 minutes, 1 minute, 30 seconds, will be shown by the Marshals. When the 2 minutes board is shown, everybody except drivers, officials and team technical staff must leave the grid. When the 1 minute board is shown, engines will be started with drivers sitting in their cars, eventually with the help of mechanics if necessary. Team technical staff must then leave the grid; the green lights on the F1 starting lights will be illuminated.

Once the green flag is shown, the cars will begin a formation lap, maintaining their starting order with the pole position driver leading. During this lap practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible. Passing is allowed only in order to maintain formation. All cars left immobile on the grid after all other cars have crossed the start line will leave in last position from the final grid.

If the race is declared "WET RACE", and if all the practices have been run on a dry track, competitors must complete 2 mandatory formation laps, without stopping on the grid after the first lap.

When the cars come back to the grid at the end of the formation lap, they will stop on their respective grid positions, keeping their engines running. Once all the cars have come to a halt, the five second signal will be given by illumination of one red light, at 4 seconds one more light is illuminated, at 3 seconds one more, at 2 seconds one more and at 1 second one more red light is illuminated, and the cars are considered "under starter's order". After a delay of between 0.2 and 3.0 seconds, the race is started by all the main red lights being extinguished.

If, after returning to the starting grid at the end of the formation lap, a driver's engine stops and he is unable to restart the car, he must immediately raise his hands above his head and the Marshal responsible for that row must immediately wave a yellow flag to inform the drivers that a car is stationary on the grid.

If a problem occurs when the cars return to the starting grid after their formation lap and before the start is done the Race Director in charge of the start may decide to show a start delayed board and the orange lights will flash. The start procedure will recommence at the three minutes board and race distance will be reduced by one lap.

The driver responsible for a delayed start will then start from the back of the grid.

No refuelling and no change of wheels will be allowed on the grid, (Art.23.)

During the race if another car on the track is approaching the pit lane exit the pit exit lights will flash blue to warn drivers leaving the pits. These lights will be used in addition to the normal blue flag on the track at the end of the pit exit situated after Sainte Devote corner as well as the double flashing yellow arrow on the right side of the track.

A time penalty will be imposed for a false start judged using an A.C.M. supplied transponder which must be fitted to the car as specified by the Technical Scrutineers.

ART. 17 - GENERAL DISCIPLINE AND SAFETY

- a) Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race unless this is absolutely necessary in order to move the car from a dangerous position. A car may only be pushed to remove it from a dangerous position as directed by the Marshals.
- b) During practice and the race, drivers may use only the track and must at all times observe the provisions of the Code relating to driving behaviour on circuits.
- c) If a car stops during practice or a race, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to help; however, if any assistance is given which causes the engine to start, the car will be excluded from the results of the race during which the assistance was given.
- d) In the deceleration zone, authorised persons may push a car into the pits if the car has broken down before reaching the pits, or to re-enter, in reverse, if the car has gone past the pits, or if marshals have removed a car from the track by the pit exit.
- e) Any competitor turning into the escape lane of the "Sainte-Devote end Mirabeau" corner must re-enter the track, taking appropriate care through the controlled passage, unless the Marshal orders otherwise. For the Chicane escape lane drivers must respect the two-coloured lights situated on the right-hand side of the recovery lane to the circuit.
- f) All drivers competing in practice or in the race must wear adequate equipment, as specified in the FIA Sporting Code.
- g) All cars must comply with the security rules laid down by the FIA.
- h) A time penalty (DRIVE-THROUGH) will be inflicted for unsportsmanlike behaviour or for not respecting the signals as stipulated in Appendix H of the International Sporting Code. During the last 3 laps of the race a penalty of 10 seconds will apply. The Race Control will inform the penalised driver, on a panel showing the car number, of the penalty. The driver must enter the pit lane and re-join the race without stopping at his pit but at the maximum authorized speed limit (Art. 23c).
- i) When the panel "WET RACE" is presented, the red rear-light must be "on" permanently, for groups involved and fitted with this device.
- j) If a driver is involved in a collision, he must not leave the circuit without the approval of the Stewards.

ART. 18 - OVERTAKING

- a) During the race, a car which is alone on the track can use the full width of the said track. However as soon as it is being overtaken on a straight line by a car which has a speed temporarily or constantly faster than its own, the driver must give the other vehicle the right of way by pulling to the side.
- b) To warn a driver that another driver is trying to overtake him, the Flag Marshals will show the blue flag. Any driver who systematically takes no notice of the blue flag will be penalised by a time penalty decided upon by the Stewards of the Meeting, according to the seriousness of the offence. Systematical or repeated offences may result in the exclusion of the offender from the race.
- c) Curves, as well as their approach and exit zones, may be negotiated by the drivers as they see fit within the limits of the track. Overtaking, according to the possibilities of the moment, may be done either on the right or on the left. However, manoeuvres liable to hinder the other competitors, such as premature skidding, crowding of cars towards the outside or the inside of the curve or any other abnormal change of direction, are strictly prohibited and shall entail penalties - according to the importance and repetition of the offence - ranging from time penalty to the exclusion from the race. The repetition of dangerous driving, even involuntarily, may entail the exclusion from the race.
- d) Any obstructive manoeuvre carried out by one or several drivers, either having or not having common interests, is prohibited. The persistent driving abreast of several vehicles, as well as fan-shaped arrangement, is authorised only if there is not another car trying to overtake. Otherwise the blue flag will be shown to the drivers.
- e) The penalty inflicted for ignoring the blue flag will also be applied to the drivers who obstruct part of the track, more severe in the case of a systematic obstruction, ranging from a time penalty to the exclusion from the race. The same penalty shall be applied to the drivers who zigzag on the track to hinder other cars in overtaking.
- f) The repetition of serious mistakes showing a lack of control of the car (such as leaving the track) may entail the exclusion from the race of the concerned drivers.

ART. 19 - SIGNALS

a) Instructions will be given to drivers by means of signals provided for in Appendix H of the International Sporting Code. To communicate information to their drivers, entrants must not use flags in any way similar to those mentioned here above.

b) For safety reasons, yellow flashing lights are put in place at certain points along the side of the track. Their use will have the same meaning as the waved yellow flag.

ART. 20 - STOPPING OF A CAR ON A TRACK

a) Should a driver be compelled to stop his car, either involuntarily or for any other reason, it shall be removed from the track as fast as possible so that it does not constitute a danger or prevent the running of the race.

If the driver himself is unable to clear his car out of a potentially dangerous position, it is the Marshals' duty to help him. In that case, if the driver succeeds in restarting his car and rejoins the race without committing any breach of regulations and without taking advantage of his car's removal to a safer position, he will not be excluded from the race.

If the stopped car is near to the pits area, the Marshals may, on their own initiative, bring it back, through the exit if needed. In this case, the car could be brought back to its pit in reverse, as indicated here above.

For safety reasons the Organisers will do their utmost to clear the track of cars which may stop and be unable to re-start on their own. The Organisers shall not be held responsible for eventual damage suffered by the vehicle during those manoeuvres.

b) Any refuelling on the track is forbidden.

c) Apart from the driver - and in exceptional cases the competent officials - no one is authorized to touch a stopped car under penalty of the said car being excluded from the race.

d) The driver of any car who abandons it on the track shall signal his intention in good time and it is his responsibility to ensure that the manoeuvre is not a source of danger and is done as near as possible to a point of exit.

ART. 21 - SAFETY CAR

In accordance with the International Sporting Code (Art. 5 of appendix H), a safety car may be brought into operation to neutralise a race upon the decision of the clerk of the course.

ART. 22 - DECELERATION ZONE, PIT ENTRY AND PIT EXIT

The refuelling pits are set up on Quai Albert 1er.

a) Any driver intending to leave the track in order to enter the pits or paddock area shall signal his intention in good time and make sure that it is safe to do so.

Therefore he must:

- At the Rascasse curve, announce his intention by raising an arm and pulling to the right of the track;

- Having entered the deceleration track, shown by a line painted on the ground, entry to the pits becomes compulsory under the threat of exclusion from the race.

Except in a case of force majeure, to be judged only by the Stewards of the Meeting, it is prohibited to cross the limiting line between the deceleration zone and the track, in any direction whatsoever.

Any car which has entered the deceleration zone must go to its pit and stop there except when serving a "DRIVE THROUGH" penalty.

b) It is strictly forbidden to purposely stop on the Boulevard Albert 1er, on the track, to receive any assistance whatsoever, under penalty of exclusion from the race.

The pit lane exit is marked on the track by a yellow line painted on the ground. It is forbidden, under penalty of exclusion from the race, to cross this line. This interdiction is applicable to the cars leaving the pits.

Any driver leaving the pits does so under his sole responsibility.

Competitors are reminded that, access to the pits can only be made by the deceleration zone and is strictly forbidden to use the pit exit for this purpose.

Any driver not abiding by this condition will be excluded from the race

ART. 23 - PITS

a) **Wheels changes are only allowed in the pits.**

b) If a driver overshoots his pit before stopping, the car can only be brought back to its pit by pushing it.

c) Speed in the pits is limited to 60 km/h. Speed will be checked.

d) Refuelling is forbidden in the pits as well as on the starting grid (cf. Art. 16). Stocking fuel is thus forbidden.

e) Competitors are strongly advised to have at the pit at least 2 fire-extinguishers of a 5 kg minimal capacity and in good working condition.

ART. 24 - STOPPING OF A RACE

Should it be necessary to stop a race for any reasons, a red flag will be displayed at the start finish line followed by red flags at all flag marshalling points. All cars should proceed to the start finish line at a reduced speed. Once stopped on the Start line, work may be done on the cars but refueling is not allowed. If the race has to be stopped prior to two laps of its duration, it will be declared no contest and cars will start from their original grid positions. In all the other cases the Stewards of the Meeting shall take all steps they shall deem necessary.

ART. 25 - FINISH

The end of the race signals will be given as soon as the first car has covered the prescribed number of laps drivers will drive on to go to the paddock apart from the first three one who will drive on for the entire lap to go on the starting line.

ART. 26 - SANCTIONS AND PROTESTS

Protests shall be made in accordance with the FIA International Sporting Code and accompanied by a € 2,500 fee.

ART. 27 - CLASSIFICATION

All cars will be classified whatever the number of laps they have completed (cf. Art. 8a).

ART. 28 - PRIZES

A cup will be awarded to the top three of each race, as well as to the winner of each class.

* *

All correspondence should be addressed to the Organising Committee:

B.P. 464 - MC 98012 MONACO CEDEX

Telephone: +377 93 15 26 00 - Fax: +377 93 15 26 40 - e-mail: gphistorique@acm.mc

CHOPARD
OFFICIAL TIMEKEEPER

Partenaire du Grand Prix de Monaco Historique 2014



Automobile Club de Monaco

23, bd Albert 1^{er}
MC 98000 Monaco
Tel: +377 93 15 26 00
Fax: +377 93 15 26 40
Email: gphistorique@acm.mc