



ACM Sport & Marketing

10^e GRAND PRIX
MONACO
HISTORIQUE
13-15 MAI 2016

D'APRÈS L'AFFICHE ORIGINALE DU 23^e GRAND PRIX DE MONACO 1965

 **MONACO**
GRAND PRIX HISTORIQUE

RÈGLEMENT PARTICULIER / SUPPLEMENTARY REGULATIONS

CREDIT SUISSE



Le Credit Suisse est fier de sponsoriser le Grand Prix de Monaco Historique pour la quatrième fois. Plusieurs activités sont prévues pour les médias, comme le 7e «Credit Suisse Historic Racing Forum» ou le concours photo pour les photographes accrédités. Lancé en 2004, le Credit Suisse Classic Car Program a formé un réseau d'amis et d'amateurs qui partagent la passion des voitures anciennes. Le partenariat avec des événements majeurs et ses propres rallyes attestent de l'engagement du Credit Suisse dans le domaine des voitures de collection.

Credit Suisse is proud to sponsor the Grand Prix de Monaco Historique for the fourth time. Various activities are planned for the media like the 7th Credit Suisse Historic Racing Forum and the Photo Contest for accredited photographers.

Introduced in 2004, the Credit Suisse Classic Car Program has fostered a network of friends and enthusiasts who share a passion for classic cars. Its partnership with outstanding classic events, including rallies organized by Credit Suisse, underline this commitment.

Chopard

« Depuis 2002, Chopard est partenaire et chronométreur officiel du Grand Prix de Monaco Historique. Cet engagement témoigne de la passion de Karl-Friedrich Scheufele, co-président de Chopard, pour le sport automobile classique. Ainsi, il fait écho aux principes fondamentaux régissant les mondes de l'horlogerie et des voitures sportives de collections: performance, précision mécanique et rigueur. Chopard est fier de s'associer pour la 8ème fois à ce prestigieux Grand Prix ».

« Since 2002, Chopard has been serving as partner and official timekeeper of the Grand Prix de Monaco Historique. Chopard's Co-President, Karl-Friedrich Scheufele, has a great passion for classic automobile sport. This reflects the fundamental principles governing both worlds, watchmaking and collector's sports cars: high performance, mechanical precision and rigor. Chopard is proud to be associated with this prestigious Grand Prix for the 8th consecutive time ».



Veuve Clicquot

■ REIMS FRANCE ■

La Maison Veuve Clicquot, partenaire de l'Automobile Club de Monaco, est fière de s'associer à la célébration de la dixième édition du Grand Prix de Monaco Historique. Engagée dans les plus grands événements internationaux dédiés à l'art de vivre, la Maison Veuve Clicquot partage avec le Grand Prix de Monaco Historique, outre une renommée internationale, la passion de l'excellence, alliée au respect des traditions et à une vision tournée vers le futur.

Veuve Clicquot, proud partner of the Automobile Club of Monaco, is celebrating the tenth anniversary of the Monaco Historic Grand Prix. Present at the world's greatest lifestyle events, the Maison Veuve Clicquot shares not only international renown with the Monaco Historic Grand Prix, but also a passion for excellence, the respect of tradition and a shared vision for the future.

10^e GRAND PRIX
MONACO
HISTORIQUE
13-15 MAI 2016



organisé par / organised by
l'AUTOMOBILE CLUB DE MONACO

sous le Haut Patronage de / under the High Patronage of
LEURS ALTESSES SÉRÉNISSIMES LE PRINCE ET LA PRINCESSE DE MONACO

avec l'appui / with the support of
du GOUVERNEMENT PRINCIER, de la MUNICIPALITÉ

et le concours / and the cooperation
de la SOCIÉTÉ DES BAINS DE MER

Epreuve inscrite au calendrier international de la FIA 2016



RÈGLEMENT PARTICULIER / SUPPLEMENTARY REGULATIONS

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'Epreuve	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	10
Art. 8	Facultés des organisateurs	10
Art. 9	Publicité	10
Art. 10	Rédaction et visa du règlement	11
Art. 11	Assurances	11

Vérifications - Essais

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

INDEX

Art. 1	Definition of the event	18
Art. 2	Organisation	18
Art. 3	Track - Distance - Direction of the track	19
Art. 4	Cars	19
Art. 5	Programme	20
Art. 6	Entries	21
Art. 7	General Prescriptions	22
Art. 8	Power of the organizers	22
Art. 9	Advertising	23
Art. 10	Drafting and visa of the regulations	23
Art. 11	Insurances	23
Scrutineering - Practice		
Art. 12	Sign in and technical scrutineering	23
Art. 13	Practice	23
Art. 14	Tyres - Fuel	24
Art. 15	Briefing	24
Art. 16	Starting procedure	25
Art. 17	General discipline and safety	26
Art. 18	Overtaking	26
Art. 19	Signals	27
Art. 20	Stopping of a car on a track	27
Art. 21	Safety car	27
Art. 22	Deceleration zone, pit entry and pit exit	27
Art. 23	Pits	28
Art. 24	Stopping of a race	28
Art. 25	Finish	28
Art. 26	Sanctions and protests	28
Art. 27	Classification	28
Art. 28	Prizes	28

RÈGLEMENT

du 10^{ème} GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 2016

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 10^e Grand Prix de Monaco Historique, le Dimanche 15 Mai 2016.

ART. 2 - ORGANISATION

Le 10^e 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 GENERAL :

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 MEDIA :

Président : M. Michel DOTTA

CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LES MEDIA :

M. Richard MICOUD

COMMISSION MEDICALE :**Président :** Dr. Robert SCARLOT**Vice-Président :** Dr. Brigitte PASQUIER**Assistant :** Dr. Olivier TERNO**CHARGÉS DE L'ACCUEIL ET DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS :**

Mmes Patricia BEASLEY et Mélissa MATHIEU assistées de MM. Pierre BROUILLARD, Alexandre PASTA, William RITCHIE et Alain VIVALDA

COMMANDEMENT DU CORPS DES COMMISSAIRES :

M. Jean-Michel MATAS assisté de M. Jacky ADONTE et M. Alain PALLANCA

COORDINATION DES SÉRIES :

MM. Jean-Marie CONTERNO, Jean-Marc HAIBLE et Raymond GNUTTI

RESPONSABLE DU PADDOCK :

M. Jacky ADONTE assisté de M. Cédric LORENZI

CHRONOMETRAGE ET CLASSEMENTS :

M. Jean-Louis ORSINI, Fédération Monégasque des Chronométrateurs 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. 16.03**ART. 3 - PARCOURS - DISTANCE - SENS DE MARCHE**

Les courses seront disputées le Dimanche 15 Mai 2016 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 **10^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. La série A (Parade), n'est pas concernée par ces obligations.

Les voitures seront réparties selon une Parade et les 6 séries suivantes :

SÉRIE A (PARADE)

Voitures de Grand Prix d'avant-guerre (Parade, voir Art. 5 du code Sportif International de la FIA)

SÉRIE B

Voitures de Grand Prix F1 et F2, construites avant 1961 moteur avant (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 n'excède pas 2500 cm3 ou moins de 750 cm3 avec compresseur.

SÉRIE 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 de moins de 2 litres construites entre le 1er Janvier 1952 et le 31 Décembre 1955.

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

SÉRIE D

Monoplace de Formule Junior, moteur avant, freins à tambours, de 1958 à 1960 inclus (Périodes FJ/1A-FJ/1B de l'annexe K).

Classe 1 : Voitures équipées d'un moteur Ford.

Classe 2 : Voitures équipées d'un moteur Fiat ou Lancia.

Classe 3 : Voitures équipées d'un moteur « autre ».

SÉRIE E

Voitures de Grand Prix de Formule 1 - 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 4 ou 6 cylindres.

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

SÉRIE F

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

Classe 1 : "Coupe du Cinquantenaire de la Formule 1 - 3 litres"

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.

SÉRIE G

Voitures de Grand Prix Formule 1, de 1973 à 1976 inclus (Périodes HR de l'Annexe K)

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

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

ART. 5 - PROGRAMME

**Mercredi 11 et
Jeudi 12 Mai 2016**

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 13 Mai 2016

LES ESSAIS - 20 minutes par série

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 D - Formule Junior- moteur avant (1958 - 1960)

15h50 - 16h10

Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961

16h40 - 17h00

Série E - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961 - 1965)

17h30 - 17h50

Série C - Voitures de Sport - moteur avant (1952 - 1955)

19h30

Ouverture du circuit à la circulation urbaine

Samedi 14 Mai 2016

06h30
 08h30 - 08h50
 09h20 - 09h40
 10h10 - 10h30
 11h00 - 11h30

14h30 - 14h50
 15h20 - 15h40
 16h10 - 16h30
 17h00 - 17h20
 17h50 - 18h10
 19h30

LES ESSAIS - 20 minutes par série

Fermeture du Circuit à la circulation urbaine
 Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1966 - 1972)
 Série G - Voitures de Grand Prix F1 (1973 - 1976)
 Série D - Formule Junior- moteur avant (1958 - 1960)
 Série A - Parade Voitures de Grand Prix d'avant-guerre - piste fermée
 Parade of mythical cars & drivers by "Chopard" - Piste fermée
 Parade «Credit Suisse Classic Car Rally» (3 tours - 40 voitures) - Piste Fermée
 Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961
 Série E - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961 - 1965)
 Série C - Voitures de Sport - moteur avant (1952 - 1955)
 Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1966 - 1972)
 Série G - Voitures de Grand Prix F1 (1973 - 1976)
 Ouverture du circuit à la circulation urbaine

Dimanche 15 Mai 2016

07h00
 09h00 - 09h30
 10h05 - 10h35
 11h10 - 11h45
 12h20 - 12h50
 14h00 - 14h30
 15h05 - 15h50
 16h25 - 17h10
 19h30
 20h30

LES COURSES

Fermeture du Circuit à la circulation urbaine
 Série D - Formule Junior- moteur avant (1958 - 1960) 10 tours ou 30 minutes
 Série B - Voitures de Grand Prix F1 et F2, avant 1961 10 Tours ou 30 minutes
 Série E - Voitures de Grand Prix F1 - 1500 (1961 - 1965) 12 Tours ou 35 minutes
 Série A - Parade Voitures de Grand Prix d'avant-guerre - piste fermée
 Parade of mythical cars & drivers by "Chopard" - Piste fermée
 Série C - Voitures de Sport - moteur avant (1952 - 1955) 10 Tours ou 30 minutes
 Série F - Voitures de Grand Prix F1 (1966 - 1972) 18 Tours ou 45 minutes
 Série G - Voitures de Grand Prix F1 (1973 - 1976) 18 Tours ou 45 minutes
 Ouverture du circuit à la circulation urbaine
 Dîner de Gala de Remise des Prix (Tenue de soirée obligatoire)
 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 8 Février 2016.

Tous les concurrents et les pilotes devront détenir des licences valables pour l'année 2016 telles que définies par l'Annexe L, article 2 page 162 du Code Sportif International de la FIA. En particulier, une licence de **grade C minimum** sera requise pour les pilotes des séries E, F et G.

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 valable pour Mai 2016.**
- 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 justifier les raisons.**

Lorsque l'invitation est accordée, le concurrent recevra, au plus tard le 25 Février 2016, une lettre de confirmation précisant sa série et sa classe **qui ne pourront être changées. En cas de désistement avant le 28 mars 2016, 20% des droits d'engagement resteront acquis à l'organisation, la totalité au-delà de cette date. 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 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 Organisateur. 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 poussettes ainsi que 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 Organisateur 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. 16.03.

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 11 Mai de 9h00 à 18h00 et Jeudi 12 Mai 2016 entre 9h00 et 17h00 sur le Quai Antoine 1^{er} au "Credit Suisse Drivers Club"**. Les licences de compétition des concurrents et des pilotes, l'original du Passeport Technique (en cours de validités) devront être présentées lors des vérifications administratives. Un examen médical pourra être demandé au pilote. Le pilote pourra, avec l'accord du Comité d'Organisation, être changé jusqu'aux vérifications administratives.

b) 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 13 MAI 2016** à partir de 15h00
- **SAMEDI 14 MAI 2016** 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.

A condition de ne pas dépasser le nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ sur un circuit, tous les pilotes effectuant un tour de qualification chronométré seront autorisés à prendre le départ même si leur temps de qualification

le plus rapide représente plus de 110% du temps réalisé par le Pilote le plus rapide de sa classe ou plus de 130% du temps réalisé par le Pilote le plus rapide du classement général de la séance de qualification, à moins que le directeur de course, en consultation avec les commissaires sportifs, ne décident d'exclure une voiture parce qu'ils jugent insatisfaisante la performance ou la compétence du Pilote.

Cependant, dans le cas où une voiture n'effectuerait pas le minimum de 3 tours requis, 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 Organisateurs 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 de pistes ou de stands.

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

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**, si l'information de retrait est parvenue au Directeur de Course une demi-heure avant la sortie de la série des paddocks ou des stands.

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 (spécifiquement Ann.K) (<http://www.fia.com/regulations>) du règlement particulier de l'épreuve.

PNEUS, DEROGATION A L'ARTICLE 8.2.2 DE L'ANNEXE K : les voitures de Période « E » participant au 10^e Grand Prix de Monaco Historique 2016 doivent utiliser des pneus dans les gammes suivantes :

1) Dunlop Vintage de gomme 204 exclusivement et ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien

ou

2) Dunlop de section "L", ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure et de gomme 204.

D'autres types de pneus proposés dans le commerce tels que des pneus d'un rapport d'aspect de 75 % ou plus, d'une classification de vitesse "S" ou supérieure, peuvent être utilisés uniquement si les pneus aux points ci-dessus ne sont pas disponibles dans une spécification appropriée.

ART. 15 - BRIEFING

Tous les pilotes devront assister au 1er briefing obligatoire Vendredi 13 Mai à 11h30 au "Crédit Suisse Drivers Club", Quai Antoine 1er. Un 2^{ème} briefing pourra avoir lieu Dimanche 15 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, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.

ART. 16 - DÉPART

Les départs du Grand Prix de Monaco Historique auront lieu le **Dimanche 15 Mai 2016** 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 F et G).

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 les Commissaires de Stands. Au panneau 2 minutes, toutes les personnes sauf les pilotes, Officiels et personnels techniques des équipes devront 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 effectuer 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 1er 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 sur 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 responsable de sa ligne doit immédiatement agiter un drapeau jaune, ainsi que tous les drapeaux au-delà de cette position 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), sauf en cas de pluie après la sortie des paddocks ou des stands ou retour aux stands pour changement de pneus.

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.

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 cinq derniers tours, cette pénalité sera remplacée par une pénalité en temps de 25 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 Organisateur feront le maximum pour dégager la piste des voitures qui s'y arrêteraient et ne pourraient repartir par leurs propres moyens. Les Organisateur 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. 2.9 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 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, le changement de pneus, ne sont pas autorisés. 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 (drapaux à damiers et feux clignotant), 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 € en espèces. Les pénalités financières infligées conformément au présent règlement devront être payées en espèces.

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

T : +377 93 15 26 00 - F : +377 93 15 26 40

gphistorique@acm.mc

REGULATIONS OF THE 10th GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 2016

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 10th Grand Prix de Monaco Historique, on Sunday 15th May 2016.

ART. 2 - ORGANISATION

The 10th 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:

General Commissioner: Mr Michel FERRY

Deputy General Commissioner: Messrs. Christophe ALLGEYER, Guy DEALEXANDRIS, Jean-Michel MATAS, Robert SCARLOT and Christian TORNATORE

SPORTING COMMISSION:

Chairman: Dr Christian CALMES (MC)

SCRUTINEERS:

Chairman: Mr Raoul TANGANELLI (MC)

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 Mélissa MATHIEU assisted by Messrs. Pierre BROUILLARD, Alexandre PASTA, William RITCHIE and Alain VIVALDA

BOARD OF MARSHALS:

Mr Michel MATAS assisted by Messrs Jacky ADONTE and Alain PALLANCA

SERIES COORDINATION:

Messrs. Jean-Marie CONTERNO, Jean-Marc HAIBLE and Raymond GNUTTI

CHIEF PADDOCK MARSHAL:

Mr Jacky ADONTE assisted by Mr Cédric LORENZI

TIME KEEPERS AND CLASSIFICATIONS:

Mr. Jean-Louis ORSINI, Fédération Monégasque des chronométristes 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.

Stamped by the A.S.N. under the number : A.C.M. 16.03**ART. 3 - TRACK - DISTANCE - DIRECTION OF THE TRACK**

The event will take place on Sunday 15th May 2016 on the Monaco Grand Prix Circuit, lap length 3,340 km, in a clockwise direction, on **10, 12 or 18 laps or a maximum of 30, 35 or 45 minutes depending on the race.**

ART. 4 - CARS

The 10th 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 Race A (Parade) is not at all concerned by those regulations.

The cars will be distributed into 1 Parade and 6 races:**RACE A - PARADE****Reserved for pre-war Grand Prix cars (Parade, see Art. 5 of the International Sporting code of the FIA).****RACE B****Pre-1961 front-engined F1 Grand Prix and F2 cars (period E of Appendix K)**

Class 1 Cars built between 1st January 1946 and December 31st 1953

fitted with a supercharged engine of maximum 1500cc or with an uncharged engine of maximum 4.500 cc.

Class 2 Formula 2 cars built before December 31st 1953, with non-supercharged engine and a maximum engine capacity of 2000cc.

Class 3 Formula 1 cars built between January 1st 1954 and December 31st 1960, with non-supercharged engines of maximum capacity 2500cc, or supercharged engines of maximum capacity 750cc.

RACE C

Front-engined Sport Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive (period E of Appendix K)

- Class 1 Cars built before January 1st 1952.
 Class 2 Cars with a maximum engine capacity of 2000cc, built between 1st January 1952 and December 31st 1955
 Class 3 Cars with an engine capacity of more than 2000cc, built between 1st January 1952 and December 31st 1955.

RACE D

Front-engined, drum brakes Formula Junior cars from 1958 to 1960 inclusive (periods FJ/1A-FJ/1B of appendix K)

- Class 1 Cars powered by a Ford engine.
 Class 2 Cars powered by Fiat or Lancia engine.
 Class 3 Cars powered by any other make of engine.

RACE E

1500cc Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive (Period F of appendix K)

- Class 1 Cars built between January 1st 1961 and December 31st 1965 fitted with a 4 or 6 cylinders.
 Class 2 Cars built between January 1st 1961 and December 31st 1965 fitted with a 8 or 12 cylinders.

RACE F

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

- Class 1 For the "50 years of 3 litre Formula One Trophy"
 Cars having participated in F1 Grand Prix races between January 1st 1966 and December 31st 1969.
 Class 2 Cars built between January 1st 1970 and December 31st 1972 equipped with a Cosworth DVF.
 Class 3 Cars built between January 1st 1970 and December 31st 1972 equipped with any other make/type of engine.

RACE G

F1 cars from 1973 to 1976 inclusive (Period HR of appendix K)

- Class 1 Cars equipped with a Cosworth DFV engine.
 Class 2 Cars equipped with any other make/type of engine.

ART. 5 - PROGRAMME

Wednesday 11 and Thursday 12 May 2016 Sign on at the "Credit Suisse Drivers Club" and scrutineering on Quai Antoine Ier then settlement in paddock Quai Antoine Ier

Friday 13 May 2016 **PRACTICES SESSIONS - 20 minutes per group**

11.30 am	Drivers' Briefing compulsory , at the "Credit Suisse Drivers Club", follow by a lunch offered by Credit Suisse
12.30 am	Closing of the track to the public
3.00 pm - 3.20 pm	Race D - Formula Junior cars from 1958 to 1960 inclusive
3.50 pm - 4.10 pm	Race B - Pre 1961- F1 and F2 Grand Prix cars
4.40 pm - 5.00 pm	Race E - 1500cc - F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive

5.30 pm - 5.50 pm Race C - Sports Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive
 7.30 pm Opening of the track to the public

Saturday 14 May 2016 PRACTICES SESSIONS - 20 minutes per group

6.30 am Closing of the track to the public
 8.30 am - 8.50 am Race F - F1 Grand Prix cars, from 1966 to 1972 inclusive
 9.20 am - 9.40 am Race G - F1 cars from 1973 to 1976 inclusive
 10.10 am - 10.30 am Race D - Formula Junior cars from 1958 to 1960 inclusive
 11.00 am - 11.30 am Race A - Parade for pre-war Grand Prix cars - closed track
 Parade of mythical cars & drivers by "Chopard" - closed track
 Parade "Credit Suisse Classic Car Rally" (3 laps - 40 cars) - closed track
 2.30 pm - 2.50 pm Race B - Pre 1961- F1 and F2 Grand Prix cars
 3.20 pm - 3.40 pm Race E - 1500cc - F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 inclusive
 4.10 pm - 4.30 pm Race C - Sports Racing cars raced from 1952 to 1955 inclusive
 5.00 pm - 5.20 pm Race F - F1 Grand Prix cars, from 1966 to 1972 inclusive
 5.50 pm - 6.20 pm Race G - F1 cars from 1973 to 1976 inclusive
 7.30 pm Opening of the track to the public

Sunday 15 May 2016 RACES

7.00 am Closing of the track to the public
 9.00 am - 09.30 am Race D - Formula Junior cars from 1958 to 1960 inclusive 10 Laps or 30 minutes
 10.05 am - 10.35 am Race B - Pre 1961- F1 and F2 Grand Prix cars 10 Laps or 30 minutes
 11.10 am - 11.45 am Race E - 1500cc - F1 Grand Prix cars from 1961 to 1965 incl. 12 Laps or 35 minutes
 12.20 pm - 12.50 pm Race A - Parade for pre-war Grand Prix cars - closed track
 Parade of mythical cars & drivers 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 F - F1 Grand Prix cars, from 1966 to 1972 inclusive 18 Laps or 45 minutes
 4.25 pm - 5.10 pm Race G - F1 cars from 1973 to 1976 inclusive 18 Laps or 45 minutes
 7.30 pm Opening of the track to the 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 2016 as defined in Appendix L, art. 2 page 162 of the FIA International Sporting Code. Particularly, an International licence grade C at minimum will be mandatory for the drivers in races E, F and G.

This application must be sent to the Organizing Committee before February 10th 2016, 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 25th February 2016**, 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 2016, 20% of the entry fees will be kept by the organisation. If informed after this date, the organisation will keep the total amount.

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 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 misdemeanor 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 Organizers. 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, **strollers as well as children under 16 years old, 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 Organizers.**

e) Reject any claim for expenses, howsoever incurred, against the Organizers 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. 16.03.

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 11th between 9 a.m. and 6 p.m. and Thursday 12th May 2016, between 9 a.m. and 5 p.m. at the "Credit Suisse Drivers Club" Quai Antoine 1er. Competitors' competition licences, original FIA Historic Technical Passport valid must be presented during administrative sign in, and may be followed by the driver's medical check-up.

The driver may be changed until the sign-on.

b) 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 color for each group. They will have to be placed on the car where it was decided during technical scrutineering. Any Organizer'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 13th 2016** from 3.00 pm
- **SATURDAY MAY 14th 2016** 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.

Subject to the maximum number of cars permitted to start on circuit, all Drivers who record one timed qualifying lap shall be permitted to start irrespective of whether their fastest qualifying time is outside 110% of the time set by the fastest Driver in that class or outside 130% of the time set by the fastest Driver overall in the qualifying session, unless the clerk of the course, in consultation with the stewards determines that a car shall be excluded because they do not consider either the Driver's performance or competence to be satisfactory. However, in the case of a car not completing a minimum of 3 practice laps, 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 by marshals or pit lane marshals.

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, if the information of withdrawn have reach the Clerk of the Course half an hour before the exit of the race from the paddock or the stands.

ART. 14 - TYRES - FUEL

Each group shall conform to the technical specifications of each race as in the FIA International Sporting Code and appendices (specifically: App. K) (<http://www.fia.com/regulations>) of the supplementary regulations.

TYRES WAIVER TO ARTICLE 8.2.2 OF APPENDIX K: Cars of Period « E » cars racing in the 10e GP DE MONACO HISTORIQUE (2016) must tyres from the following ranges:

1) Dunlop Vintage range having 204 Compound only and R5 or older type tread pattern.

or,

2) Dunlop "L" section racing tyres, with tread pattern CR65 or earlier and 204 compound.

Other tyre types offered for sale as road tyres, with an aspect ratio of 75% or more having speed rating of "S" or above may be used only when the above listed tyres are not available in a suitable specification.

ART. 15 - BRIEFING

All the competitors will be gathered for two briefing. The 1st briefing will take place at 11.30 am of the Friday May 13th at the "Credit Suisse Drivers Club", Quai Antoine 1er. A second briefing may be held, Sunday May 15th 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, unless otherwise decides of the Stewards of the meeting.

ART. 16 - STARTING PROCEDURE

The start of the Grand-Prix de Monaco Historique will take place Sunday May 15th 2016 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 F and G)

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 refueling and no change of wheels will be allowed on the grid, (Art.23.), unless in the case of rain after the exit of the paddock or the stands or return to the stand for the changed of tires.

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 behavior 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.

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-colored 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 behavior or for not respecting the signals as stipulated in Appendix H of the International Sporting Code. During the last 5 laps of the race a penalty of 25 seconds will be applied. The Race Control will inform the penalised driver, on a panel showing his car number. 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, 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, maneuvers liable to hinder the other competitors, such a 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 maneuver carried out by one or several drivers, either having or not having common interests, is prohibited. The persistent driving side by side 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) Penalty for ignoring blue flag will also be applied to drivers blocking and will be more severe in case of recidive, ranging from time penalty to exclusion. Same level of penalty shall be applied to drivers waving on track impeding other cars.

f) The repetition of serious mistakes showing a lack of control of the car (such as leaving the track) may entail the exclusion of involved 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 maneuvers.

b) Any refueling 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 maneuver 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. 2.9 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 refueling pits are set up on Quai Albert ler.

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

Therefore he must:

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

- Having entered the deceleration track, shown by a painted line on the ground, entering the pits becomes compulsory. Any breach of this rule might lead to exclusion.

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) Refueling 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 and change of tyres, are 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 (checkered flag and flashing light) 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 in cash. Financial penalties imposed in accordance with the regulation will need to be paid in cash.

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

Tel: +377 93 15 26 00 - Fax: +377 93 15 26 40

gphistorique@acm.mc



AUTOMOBILE CLUB DE MONACO

23, bd Albert 1^{er} - MC 98000 MONACO

Tel.: + 377 93 15 26 00 - Fax : + 377 93 15 26 40

gphistorique@acm.mc

www.acm.mc

