

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

INDEX

ART 1 PREAMBLE	p. 2	ART 1 PREAMBULE	p. 2
ART 2 ORGANISATION	p. 3	ART 2 ORGANISATION	p. 3
ART 3 MASTERS RACE INFORMATION APP (the App)	p. 4	ART 3 MASTERS RACE INFORMATION APP (application mobile)	p. 4
ART 4 ELIGIBILITY CARS (General)	p. 5	ART 4 VOITURES ÉLIGIBLES (Général)	p. 5
ART 5 ELIGIBILITY DRIVERS (General) and ENTRIES	p. 7	ART 5 PILOTES ÉLIGIBLES (Général) et INSCRIPTIONS	p. 7
ART 6 DRIVERS and TEAM MANAGERS BRIEFINGS	p. 11	ART 6 BRIEFINGS PILOTES et TEAM MANAGERS	p.11
ART 7 CALENDAR and COMPETITION FORMAT	p. 11	ART 7 CALENDRIER et FORMAT DES COMPÉTITIONS	p. 11
ART 8 SCRUTINEERING and PARC FERME	p. 13	ART 8 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES et PARC FERMÉ	p. 13
ART 9 INCIDENTS, STEWARDS INQUIRIES and PENALTIES	p. 15	ART 9 INCIDENTS, DEMANDES DES STEWARDS et PENALITÉS	p. 15
ART 10 RACE START PROCEDURE	p. 20	ART 10 PROCÉDURE DE DÉPART DES COURSES	p. 20
ART 11 MANDATORY PIT STOP	p. 24	ART 11 PIT STOP OBLIGATOIRE	p. 24
ART 12 STOPPING / SUSPENDING A RACE and SAFETY CAR	p. 26	ART 12 ARRÊT / SUSPENSION D'UNE COURSE et SAFETY CAR	p. 26
ART 13 PODIUMS and CLASSIFICATIONS	p. 26	ART 13 PODIUMS et CLASSEMENTS	p. 26
ART 14 TECHNICAL REQUIREMENTS	p. 27	ART 14 EXIGENCES TECHNIQUES	p. 27
ART 15 SAFETY	p. 33	ART 15 – SÉCURITÉ	p. 33
ART 16 RADIO COMMUNICATION	p. 34	ART 16 – COMMUNICATION RADIO	p. 34
ART 17 PROTESTS, APPEALS & FORCE MAJEURE	p. 34	ART 17 – PROTESTATIONS, APPELS & FORCE MAJEURE	p. 34

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

ART 1 - PREAMBLE

- 1.1 The Series (Masters Group C) is organised in conformity with the provisions of the FIA's 2025 International Sporting Code and its appendices (the Code) and the 2025 National Sporting Regulations of Motorsport UK (ASN). It will be run in conformity with these Sporting and Technical Regulations. The Technical Regulations will conform to the safety prescription of the Code's 2025 Appendix K.
- 1.2 Amendments to these Technical and Sporting Regulations will be notified in a bulletin to be sent to all registered Competitors and Drivers.
- 1.3 Title and Jurisdiction: Masters Group C (MGC) is comprised of a series of races registered with the Masters Racing Club (MRC) and organised by Masters Historic Racing Ltd (MHR). The races will only be held within the framework of individual Competitions.
- 1.4 Official text: English. Only the English version of these Technical and Sporting Regulations will be used should any dispute arise as to their interpretation. There are no other official language versions available. Headings and typeface used in these regulations are for ease of reference only and do not form part of the Technical and Sporting Regulations.
- 1.5 The Series is designed for 'Gentlemen' racers. Elite drivers (Art 5.3) will be permitted to race but subject to time handicaps (Art 11.11)
- 1.6 **Date of Application:** 01 January 2025

ART 1 - PREAMBULE

- 1.3 Le plateau (Masters Groupe C) est organisé conformément aux dispositions du Code Sportif International de la FIA 2025 et ses annexes (le Code) et le règlement 2025 national sur le sport automobile au Royaume-Uni. Il se déroulera conformément aux règlement sportif et technique. Le Règlement technique sera conforme aux prescriptions de sécurité de l'annexe K du Code de 2025.
- 1.4 Les modifications apportées à l'actuel Règlement Technique et Sportif seront notifiées dans un bulletin à envoyer à tous les Concurrents et Pilotes inscrits.
- 1.3 Titre et juridiction : Le Masters Group C (MGC) est composé d'une série de courses enregistrées auprès du Masters Racing Club (MRC) et organisées par Masters Historic Racing Ltd (MHR). Les courses ne se dérouleront que dans le cadre de compétitions individuelles.
- 1.4 Texte officiel : Anglais. Seule la version Anglaise du présent Règlement Technique et Sportif sera utilisée en cas de litige quant à son interprétation. Il n'y a pas d'autres langues officielles disponibles. Les titres et les caractères utilisés dans ce règlement sont fournis à titre de référence uniquement et ne font pas partie du Règlement technique et sportif.
- 1.5 La série est conçue pour les pilotes « Gentlemen ». Les pilotes élités (Art 5.3) seront autorisés à courir mais sous réserve de handicaps de temps (Art 11.11)
- 1.6 **Date d'application :** 01 janvier 2025

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

ART 2 - ORGANISATION

- 2.1 Promoter / Organiser:
Masters Historic Racing Ltd
35a Market Place, Olney, Bucks, MK46 4AJ,
United Kingdom
Telephone: +44 1234 713800
Email: team@mastershistoricracing.com
Website:
www.mastershistoricracing.com
- 2.2 MGC Organising Committee:
Rachel Bailey
Jo Seymour
Chris Jolly
- 2.3 MGC Permanent Officials:
Race Director – Max Braams (KNAF # 33646)
Technical & Eligibility Delegate – Jean-Pierre
DIOT (FFSA # 343674)
- Additional delegates may be nominated from
time to time by MHR.
- 2.4 In accordance with Article 11 of the Code, the
clerk of the course and/or his deputies shall work
in permanent consultation with the MGC race
director or his deputy. The MGC race director
shall have overriding authority in the following
matters and the clerk of the course may only give
orders in respect of them with the MGC race
director's express agreement:
- A. The control of any MGC practice and
any MGC race, adherence to the
timetable and, if he deems it necessary,
the formulation of any proposal to the
Stewards to modify the timetable in
accordance with the Code or these
Sporting Regulations;

ART 2 - ORGANISATION

- 2.1 Promoteur / Organisateur :
Masters Historic Racing Ltd
35a Market Place, Olney, Bucks,
MK46 4AJ, United Kingdom
Téléphone : +44 1234 713800
Email : team@mastershistoricracing.com
Site internet :
www.mastershistoricracing.com
- 2.2 Comité d'organisation de la MGC :
Rachel Bailey
Jo Seymour
Chris Jolly
- 2.3 Responsables permanents de la MGC :
Directeur de course – Max Braams (KNAF #
33646)
Délégué Technique & Éligibilité – Jean-Pierre
DIOT (FFSA # 343674)
- Des délégués supplémentaires peuvent être
nommés de temps à autres par MHR.
- 2.4 Conformément à l'article 11 du code, le préposé
du parcours et/ou ses suppléants doivent
travailler en consultation permanente avec le
directeur de course MGC ou son adjoint. Le
directeur de course MGC a autorité
prépondérante sur les questions suivantes et le
greffier du parcours ne peut donner des ordres à
leur sujet qu'avec l'accord exprès du directeur de
course MGC :
- A. Le contrôle de toute séance d'essai libre
MGC et de toute course MGC, le
respect du calendrier et, s'il le juge
nécessaire, la formulation de toute
proposition aux Commissaires pour
modifier le calendrier conformément
au Code ou au Règlement Sportif ;

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">B. The stopping of any car in accordance with the Code or these Sporting Regulations;C. The stopping of practice or suspension of the race in accordance with the Code or these Sporting Regulations if he deems it unsafe to continue and to ensure that the correct restart procedure is carried out;D. The starting procedure;E. The use of the Safety Car. | <ul style="list-style-type: none">B. L'arrêt de toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif ;C. L'arrêt des essais ou la suspension d'une course conformément au Code ou au Règlement Sportif s'il estime qu'il n'est pas sûr de continuer et de s'assurer que la procédure de redémarrage correcte est effectuée ;D. La procédure de démarrage ;E. L'utilisation de la voiture de sécurité. |
|---|--|

ART 3 MASTERS RACE INFORMATION APP (the App)

- 3.1 The App allows one-way communication from the Masters Team and the MGC race director before, during and after any Competition. It is strongly recommended that all drivers and their team members download the App to their Apple iOS or Android communication platforms (PC, tablet, telephone).
- 3.2 Although it is not mandatory to have access to the App, all information that is posted by an MHR team member or official on the App will have organisational and sporting relevance, including in-race updates from the MGC race director.
- 3.3 The App will be the only place that MHR will publish classifications, starting grids, results of all practices and races, as well as all decisions, information notes and bulletins issued by the officials, during a race weekend.

ART 3 MASTERS RACE INFORMATION APP (the App)

- 3.1 L'application permet une communication à sens unique entre l'équipe Masters et le directeur de course MGC avant, pendant et après toute compétition. Il est fortement recommandé à tous les pilotes et aux membres de leur équipe de télécharger l'application sur leurs plateformes de communication sur Apple iOS ou Android (PC, tablette, téléphone).
- 3.2 Bien qu'il ne soit pas obligatoire d'avoir accès à l'application, toutes les informations publiées par un membre ou un officiel de l'équipe MHR sur l'application auront une pertinence organisationnelle et sportive, y compris les mises à jour pendant la course du directeur de course MGC.
- 3.3 L'application sera le seul endroit où MHR publiera les classements, les grilles de départ, les résultats de toutes les pratiques et courses, ainsi que toutes les décisions, les informations et bulletins émis par les officiels, au cours d'un week-end de course.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

ART 4 – ELIGIBILITY CARS (General)

- 4.0.1 MGC is open to all Group C, IMSA and GTP cars running to 1982-1993 specifications.
- 4.0.2 It is highly recommended that all cars must be presented according to the FIA Appendix K 2025 and have a valid FIA Historic Technical Passport (FIA HTP). Please download the new 2025 version of Appendix K [here](#).
- 4.0.3 MHR has the right to accept entries from cars that have not yet received an issued HTP under the condition that an HTP application has been submitted to the FIA via the appropriate ASN. A copy of the submitted FIA HTP application must be provided to MHR at the time of entering the competition. Additionally, any car that is entered in the Series may also hold a valid and approved [Masters Historic Racing Technical Passport \(the MHRTP\)](#). Templates are available to download from the Masters Group C race series section of the Masters website or by emailing: team@mastershistoricracing.com
- 4.0.4 Historically interesting cars that do not comply with the requirements in Art 4.0.1 may be considered and accepted to run in an 'Invitation' Class on a case-by-case basis. Cars accepted on this basis will be charged a surcharge of £150 on the MGC Entry fee and will not be eligible to participate in podiums.
- 4.0.5 MHR decals and MHR Sponsor decals must be clearly displayed on cars at all times.
- 4.0.6 Sample Eligibility lists for MGC can be found [here](#).
- 4.0.7 Eligibility enquiries for cars not shown in the Eligibility Lists in 4.0.6 may be submitted in writing to the Masters Office via team@mastershistoricracing.com.

ART 4 VOITURES ÉLIGIBLES (General)

- 4.0.1 Le plateau MGC est ouvert à toutes les voitures du Groupe C, IMSA et GTP conformes aux spécifications de 1982 à 1993.
- 4.0.2 Il est fortement recommandé que toutes les voitures soient présentées conformément à l'Annexe K 2025 de la FIA et qu'elles soient munies d'un Passeport Technique Historique de la FIA (FIA HTP). Veuillez télécharger la nouvelle version 2025 de l'annexe K [ici](#).
- 4.0.3 MHR a le droit d'accepter les inscriptions de voitures qui n'ont pas encore reçu de PTH à condition qu'une demande de PTH ait été soumise à la FIA via l'ASN approprié. Une copie de cette demande de PTH FIA soumise doit être fournie à MHR au moment de l'inscription à la compétition. De plus, toute voiture inscrite dans la série peut également détenir un [passeport technique Masters Historic Racing valide et approuvé \(MHRTP\)](#). Les modèles peuvent être téléchargés à partir de la section des séries de courses du Groupe C des Masters du site internet des Masters ou par courriel à l'adresse suivante : team@mastershistoricracing.com
- 4.0.4 Les voitures d'intérêt historique qui ne répondent pas aux exigences de l'article 4.0.1 peuvent être prises en considération et acceptées pour courir dans une classe « Invitation » au cas par cas. Les voitures acceptées sur cette base devront payer un supplément de £150 sur les frais d'inscription MGC et ne seront pas éligibles pour participer aux podiums.
- 4.0.5 Les autocollants MHR et ceux des sponsors MHR doivent être constamment apposés de façon claire sur les voitures à tout moment de la saison.
- 4.0.6 Exemples de listes d'éligibilité pour les MGC peuvent être trouvés [ici](#).
- 4.0.7 Les demandes d'éligibilité pour les voitures qui ne figurent pas dans les listes énoncées dans le point 4.0.6 peuvent être soumises par écrit au Bureau des Masters via team@mastershistoricracing.com.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

4.0.8 All weights shall be based on the car with no driver and empty of fuel but including engine oil and water.

4.1 CONDITION TESTING

4.1.1 Cars must comply with the FIA Condition Testing procedure of the current year (see Appendix K, Appendix 1 of the Code) and the certificates relating to the Condition Testing must be available for inspection at each Competition. Certificates are only valid for a period of 3 years from the date of issue.

4.1.2 Certificates for the FIA Condition Testing of fuel tanks (Appendix K, Article 5.5.2 of the Code) must be available for inspection at each Competition.

4.1.3 Competitors that cannot comply with the requirements in 4.1.1 and 4.1.2 must seek advice from the MHR prior to submission of an entry.

4.2 CLASSES

4.2.1 The Series will comprise 5 Classes:

The Jacky Ickx Class - for all Group C C1, IMSA, GTP cars in pre-1987 specification

The Derek Bell Class – for all Group C C1, IMSA, GTP cars in 1987-1990 specification

The Yves Courage Class - for all Group C C2, Junior, IMSA Light cars in pre-1986 specification

The Gordon Spice Class – for all Group C C2, Junior, IMSA Light cars in 1986 – 1990 specification

The Yannick Dalmas Class – for all Japanese sportscars, IMSA, Group C cars running in 1991-1993 specification

MHR will determine at its own discretion, whether a car is eligible to compete and into what Group and Class it should be allocated.

4.3 PERIOD LIVERY

4.3.1 Cars must display their period livery unless local laws in the host country restrict the advertising of certain items (such as tobacco or alcohol). In such cases, MHR will provide advance notice regarding the specific livery requirements for a particular competition. It is the responsibility of the competitor to ensure that their car's livery complies with local regulations. MHR and/or local organisers reserve the right to reject any period livery that violates these laws. This regulation also applies to all

4.0.8 Tous les poids doivent être basés sur la voiture sans pilote et vide de carburant, mais comprenant huile moteur et eau.

4.1 CONDITION DE TEST

4.1.1 Les voitures doivent être conformes à la procédure d'essai de condition de la FIA de l'année en cours (voir l'annexe K et l'annexe 1 du Code.) et les certificats relatifs aux essais de condition doivent être disponibles pour inspection à chaque Compétition. Les certificats ne sont valables que pour une période de 3 ans à compter de la date de délivrance.

4.1.2 Les certificats pour les contrôles d'état par la FIA des réservoirs de carburant (Annexe K, article 5.5.2 du Code) doivent être disponibles pour l'inspection à chaque Compétition.

4.1.3 Les concurrents qui ne peuvent pas se conformer aux exigences des articles 4.1.1 et 4.1.2 doivent demander conseil au MHR avant de soumettre une inscription.

4.2 CLASSES

4.2.1 Le plateau comportera 5 classes :

La Classe Jacky Ickx - pour toutes les voitures du Groupe C C1, IMSA, GTP aux spécifications d'avant 1987

La Classe Derek Bell – pour toutes les voitures du Groupe C C1, IMSA, GTP des spécifications 1987-1990

La Classe Yves Courage - pour toutes les voitures du Groupe C C2, Junior, IMSA Light aux spécifications d'avant 1986

La Classe Gordon Spice - pour toutes les voitures du Groupe C C2, Junior, IMSA Light en 1986 - 1990

La classe Yannick Dalmas – pour toutes les voitures de sport japonaises, IMSA, Groupe C aux spécifications 1991-1993

MHR déterminera, à sa propre discrétion, si une voiture est éligible pour concourir et dans quel groupe et classe elle devrait être affectée.

4.3 LIVRÉE D'ÉPOQUE

4.3.1 Les voitures doivent afficher leur livrée d'époque, à moins que les lois locales du pays d'accueil ne restreignent la publicité pour certains articles (tels que le tabac ou l'alcool). Dans de tels cas, MHR informera à l'avance des exigences spécifiques en matière de livrée pour un concours particulier. Il est de

team apparel, equipment, and transport used during the competition. Failure to comply will result in the competitor being disqualified from participation in the event.

- 4.3.2 Competitors must ensure that their car, pit garage, or paddock area is presentable and accessible throughout a Competition while the event is open to the public. Failure to comply with these requirements may result in disqualification from the Competition.

ART 5 – ELIGIBILITY DRIVERS (General) and ENTRIES

5.1 ELIGIBILITY

- 5.1.1 MGC is reserved for Competitors and Drivers. For the purpose of these regulations, the first-named person on the entry list will be referred to as the "Competitor", and the second-named person on the entry list will be referred to as the "Driver".

- 5.1.2 Upon submitting a race entry, Competitors and Drivers will automatically become full 2025 racing members of MRC.

- 5.1.3 All events will be graded as National Events with Approved Foreign Participation.

5.2 DRIVER'S LICENCE

- 5.2.1 **For all Competitions**, Competitors and Drivers must hold a minimum FIA ITC-C Race Licence or an equivalent or superior licence, issued by a National Sporting Authority for motorsports or other national body recognised by the FIA.
- 5.2.2 Foreign Competitors and Drivers (those not in possession of a licence issued by the ASN where the Competition is taking place) must present an authorisation from their parent National Sporting Authority for motorsport or other national body recognised by the FIA to compete abroad.

la responsabilité du concurrent de s'assurer que la livrée de sa voiture est conforme aux réglementations locales. MHR et/ou les organisateurs locaux se réservent le droit de refuser toute livrée d'époque qui enfreint ces lois. Ce règlement s'applique également à tous les vêtements, équipements et moyens de transport de l'équipe utilisés pendant la compétition. Le non-respect de cette règle entraînera la disqualification du concurrent de la participation à l'événement.

- 4.3.2 Les concurrents doivent s'assurer que leur voiture, leur garage ou leur paddock sont présentables et accessibles tout au long d'une compétition pendant que l'événement est ouvert au public. Le non-respect de ces exigences peut entraîner la disqualification de l'équipe de la Compétition.

ART 5 – ÉLIGIBILITÉ DES PILOTES (Général) et INSCRIPTIONS

5.1 ÉLIGIBILITÉ

- 5.1.1 Le plateau MGC est réservé aux Compétiteurs et aux Pilotes. Aux fins du présent règlement, la première personne nommée sur la liste des inscrits sera appelée le « Compétiteur », et la deuxième personne nommée sur la liste des inscrits sera appelée le « Pilote ».

- 5.1.2 En soumettant une inscription à la course, les concurrents et les pilotes deviendront automatiquement des membres à part entière du MRC pour les courses 2025.

- 5.1.3 Tous les événements seront classés comme événements nationaux avec participation étrangère approuvée.

5.2 LICENCE PILOTE

- 5.2.1 **Pour toutes les Compétitions**, les Concurrents et les Pilotes doivent être titulaires d'une Licence de Course ITC-C FIA minimum ou d'une licence équivalente ou supérieure, délivrée par une Autorité Sportive Nationale pour les sports mécaniques ou un autre organisme national reconnu par la FIA.

- 5.2.2 Les concurrents et les pilotes étrangers (ceux qui ne sont pas en possession d'une licence délivrée par l'ASN où se déroule la compétition) doivent présenter une autorisation de leur autorité sportive nationale de tutelle pour le sport automobile ou d'un autre organisme national reconnu par la FIA pour concourir à l'étranger.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

Competitors and drivers must be in possession of a current medical certificate of aptitude and permission from their ASN to compete in the relevant Competition.

5.2.3 The MGC Race Director, the Stewards or the Chief Medical Officer can require a driver to undergo a medical examination at any time during a Competition. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol.

5.2.4 Commercial Entrants Licences are not accepted nor required.

5.3 ELITE DRIVERS

5.3.1 Elite drivers will be classified as an 'Elite Driver' or 'Elite Driver Plus'. Without exception:-

- All drivers who are classified as Silver in the 2025 FIA Driver Categorisation List will be classed as 'Elite Driver', whatever their current racing activities
- All drivers who are classified in the Platinum or Gold categories in the 2025 FIA Driver Categorisation List will be classed as 'Elite Driver Plus', whatever their current racing activities.

5.3.2 The criteria used for Elite driver determination will be the FIA 2025 Driver Classification and current activity levels in all areas of motorsport.

5.3.3 Any driver who has reached the age of 65 at 1st January 2025, will not be eligible to be classified as an Elite Driver.

5.3.4 All Elite drivers will be penalised by way of time penalties in accordance with 11.11 below.

5.3.5 Although entries will not normally be accepted from a Competitor where both the Competitor and Driver are determined to be Elite drivers, MHR reserves the right to allow entries where both drivers are classified as Elite drivers by MHR. Such an entry will be penalised by way of time penalties in accordance with 11.12 below. Drivers accepted on this basis will not be able to score any points at that Competition.

Les concurrents et les pilotes doivent être en possession d'un certificat médical d'aptitude en cours de validité et d'une autorisation de leur ASN pour participer à la Compétition concernée.

5.2.3 Le Directeur de Course MGC, les Commissaires ou le Médecin-Chef peuvent exiger qu'un pilote subisse un examen médical à tout moment au cours d'une Compétition. Cet examen peut inclure, le cas échéant, un test d'alcoolémie.

5.2.4 Les licences commerciales ne sont ni acceptées ni exigées.

5.3 PILOTES ÉLITE

5.3.1 Les pilotes Elite seront classés comme « Elite Driver » ou « Elite Driver Plus ». Sans exception

- Tous les pilotes classés Silver dans la liste de catégorisation des pilotes de la FIA 2025 seront classés comme « Pilote d'élite », quelles que soient leurs activités de course actuelles
- Tous les pilotes classés dans les catégories Platinum ou Gold de la liste de catégorisation des pilotes de la FIA 2025 seront classés comme « Elite Driver Plus », quelles que soient leurs activités de course actuelles.

5.3.2 Les critères utilisés pour la détermination des pilotes Elite seront la classification des pilotes FIA 2025 et les niveaux d'activité actuels dans tous les domaines du sport automobile.

5.3.3 Tout conducteur ayant atteint l'âge de 65 ans au 1er janvier 2025 ne sera pas éligible pour être classé en tant que Pilote Elite.

5.3.4 Tous les pilotes Elite seront pénalisés par des pénalités de temps conformément au 11.11 ci-dessous.

5.3.5 Bien que les participations d'un concurrent ne soient normalement pas acceptées lorsque le concurrent et le pilote sont considérés comme des pilotes d'élite, MHR se réserve le droit d'autoriser les inscriptions lorsque les deux pilotes sont classés comme pilotes d'élite par MHR. Une telle participation sera sanctionnée par des pénalités de temps conformément au 11.12 ci-dessous. Les pilotes acceptés sur cette base ne pourront pas marquer de points lors de cette compétition.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

5.4 ENTRIES

- 5.4.1 Opening date for Entries: 01 January 2025
- 5.4.2 Closing date for entries is 7 calendar days prior to the date of each Competition.
- 5.4.3 A Competitor may only enter one car as his official entry.
- 5.4.4 A Competitor may enter a car either for all the Competitions in the MGC or on a Competition-by-Competition basis.
- 5.4.5 Including the Competitor, an entry may have no more than 2 (two) drivers entered.
- 5.4.6 Entry forms are available online at www.mastershistoricracing.com
- 5.4.7 Entry forms must be correctly completed and accompanied by full payment of the Race Entry Fee. Entry forms received without payment will be processed only after all paid entries have been considered. Entry forms that have not been signed by the Competitor will not be accepted and where a Driver is also listed, then that Driver must sign the entry form before the closing date of the Competition.
- 5.4.8 By completing their entry form, Competitors and Drivers are agreeing to abide by the [Masters Racing Club Code of Conduct](#) and also the [2025 Masters Racing Club Rules](#).
- 5.4.9 A full refund of the Race Entry Fee, less a £75 admin fee, will be offered to Competitors who notify the MHR in writing at least 14 calendar days prior to the date of the Competition that they are withdrawing their entry.
- 5.4.10 No refund or credit will be offered to Competitors who notify the MHR in writing during the 14 calendar days prior to the date of the Competition that they are withdrawing their entry.
- 5.4.11 By signing an entry form to compete in either a Competition or all the Competitions, the Competitor guarantees that the entered car complies with its required specification in accordance with these regulations.

5.4 INSCRIPTIONS

- 5.4.1 Date d'ouverture des inscriptions : 01 janvier 2025
- 5.4.2 La date limite d'inscription est de 7 jours calendaires avant la date de chaque compétition.
- 5.4.3 Un Compétiteur ne peut engager qu'une seule voiture à titre officiel.
- 5.4.4 Un Compétiteur peut engager une voiture soit pour toutes les Compétitions du MGC, soit Compétition par Compétition.
- 5.4.5 En incluant le Concurrent, une inscription ne peut comporter plus de 2 (deux) pilotes.
- 5.4.6 Les formulaires d'inscription sont disponibles en ligne à l'adresse www.mastershistoricracing.com
- 5.4.7 Les formulaires d'inscription doivent être correctement remplis et accompagnés du paiement intégral des Frais d'Inscription à la Course. Les formulaires d'inscription reçus sans paiement ne seront traités qu'une fois que toutes les participations payantes auront été prises en compte. Les formulaires d'inscription qui n'ont pas été signés par le concurrent ne seront pas acceptés et lorsqu'un pilote est également répertorié, ce pilote doit signer le formulaire d'inscription avant la date de clôture du concours.
- 5.4.8 En remplissant leur formulaire d'inscription, les concurrents et les pilotes s'engagent à se conformer au [Code de conduite du Masters Racing Club](#) ainsi qu' au [Règlement du Masters Racing Club 2025](#).
- 5.4.9 Un remboursement intégral des frais d'inscription à la course, moins des frais administratifs de £75, sera offert aux concurrents qui notifient au MHR par écrit au moins 14 jours calendaires avant la date de la compétition qu'ils retirent leur inscription.
- 5.4.10 Aucun remboursement ou crédit ne sera offert aux Concurrents qui notifient par écrit à l'équipe MHR dans les 14 jours civils précédant la date de la compétition qu'ils retirent leur participation.
- 5.4.11 En signant un formulaire d'inscription pour participer à une Compétition ou à l'ensemble des Compétitions, le Concurrent garantit que la voiture inscrite est conforme à ses spécifications requises conformément au présent règlement.

- 5.4.12 Should the MGC eligibility delegate become aware, either through performance, inspection or other reliable information, that a competing car may not be compliant, it and any relevant parts may be either stripped or sealed for examination at his request with the prior approval of the MGC race director. The Competitor concerned will be responsible for any direct or indirect costs involved in providing proof of compliance.
- 5.4.13 If during a Competition the original car entered becomes unusable due to accident damage or mechanical malfunction then a written request to change the car may be made by the Competitor to the stewards of the meeting (hereafter 'the stewards'). Should this request be approved after qualifying practice but before a race, the car, subject to the prior approval of the MGC technical & eligibility delegate, will start Race 1 from the back of the grid and Race 2 from the position set by the classification of Race 1. If the original car is replaced after Race 1 the car, subject to the approval of the MGC technical & eligibility delegate will start Race 2 behind all other cars. If more than one Competitor changes the car under this article and receives permission to start a Race, then the order of each of these Competitors shall be based on the time when the Competitors' request was registered by the stewards, earliest to latest.
- 5.4.14 If during a Competition the Competitor seeks to either replace the Driver or add a Driver to the Entry then a written request to change or add the Driver may be made by the Competitor to the stewards. Should this request be approved after qualifying practice the car will start all the races for which it qualifies from the back of the grid.
- 5.4.15 In order to confirm an entry in the MGC race at the 2025 Silverstone Festival, cars must have entered and raced at least one MGC Competition prior to the Silverstone Festival.
- 5.4.12 Si le délégué à l'éligibilité MGC se rend compte, que ce soit par le biais de performances, d'inspections ou d'autres informations fiables, qu'une voiture concurrente peut ne pas être conforme, celle-ci et toutes les pièces pertinentes peuvent être soit démontées, soit scellées pour examen à sa demande avec l'approbation préalable du directeur de course MGC. Le Concurrent concerné sera à la charge de tous les frais directs ou indirects liés à la fourniture de la preuve de conformité.
- 5.4.13 Si, au cours d'une Compétition, la voiture d'origine engagée devient inutilisable en raison d'un accident, d'un dommage ou d'un dysfonctionnement mécanique, une demande écrite de changement de voiture peut être adressée par le Concurrent aux commissaires de la réunion (ci-après « les commissaires »). Si cette demande est approuvée après les essais qualificatifs mais avant une course, la voiture, sous réserve de l'approbation préalable du délégué technique et d'éligibilité MGC, prendra le départ de la Course 1 depuis le fond de la grille et de la Course 2 depuis la position définie par le classement de la Course 1. Si la voiture d'origine est remplacée après la Course 1, la voiture, sous réserve de l'approbation du délégué technique et d'éligibilité MGC, prendra le départ de la Course 2 derrière toutes les autres voitures. Si plus d'un Compétiteur change de voiture en vertu du présent article et reçoit l'autorisation de prendre le départ d'une Course, l'ordre de chacun de ces Compétiteurs sera basé sur l'heure à laquelle la demande du Concurrent a été enregistrée par les commissaires, du plus tôt au plus tard.
- 5.4.14 Si, au cours d'une Compétition, le Concurrent cherche soit à remplacer le Pilote, soit à ajouter un Pilote à l'Inscription, une demande écrite de modification ou d'ajout du Pilote peut être faite par le Concurrent aux commissaires. Si cette demande est approuvée après les essais qualificatifs, la voiture prendra le départ de toutes les courses pour lesquelles elle se qualifie depuis le fond de la grille.
- 5.4.15 Afin de confirmer une inscription à la course MGC au Festival de Silverstone 2025, les voitures doivent s'être inscrites et avoir participé à au moins une compétition MGC avant le Festival de Silverstone.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

ART 6 – DRIVERS and TEAM MANAGERS BRIEFINGS

- 6.1 Attendance at this briefing is mandatory for all Competitors, Drivers and Team Managers taking part in a Competition.
- 6.2 The time and location of this briefing will be published in the Competition's Supplementary Regulations and in the Final Event Instructions. Any driver unable to attend must inform the MGC race director. No driver will be allowed onto the track during a Competition without having received a briefing.
- 6.3 In any case, no driver may join the track during a Competition without having received a briefing from the race director. Any driver who was not present at the briefing must request a personal briefing from MGC race director who will provide this as soon as the time schedule allows it.
- 6.4 Briefing Notes issued by the MGC race director and those issued by the Clerk of the Course are formal documents and must be complied with.
- 6.5 Additional mandatory briefings required during a Competition will be notified to Competitors, Drivers and Team Managers by way of a bulletin (and on Masters App) by the MGC race director.

ART 7 – CALENDAR and COMPETITION FORMAT

7.0 2025 Competition Calendar

DATE	EVENT	CIRCUIT	ASN
25/27 April	Grand Prix de France Historique	Paul Ricard, FR	FFSA
1 /3 August	The Oldtimer Grand Prix	Nurburgring, DE	AVD
22/24 August	Silverstone Festival	Silverstone Historic GP, UK	MSUK
24/26 October	Masters Historic Weekend	Dubai Autodrome, UAE	EMSO
31 Oct / 2 Nov	Gulf Historic	Abu Dhabi, UAE	EMSO

ART 6 – BRIEFINGS DES PILOTES ET DES MANAGERS D'ÉQUIPE

- 6.1 La participation à ce briefing est obligatoire pour tous les Concurrents, Pilotes et Managers d'équipe participant à une Compétition.
- 6.2 L'heure et le lieu de cette séance d'information seront publiés dans le Règlement Particulier de la Compétition et dans les Instructions Finales de l'Épreuve. Tout pilote ne pouvant pas être présent doit en informer le directeur de course des MGC. Aucun pilote ne sera autorisé à entrer en piste lors d'une Compétition sans avoir reçu un briefing.
- 6.3 En tout état de cause, aucun pilote ne peut rejoindre la piste lors d'une Compétition sans avoir reçu un briefing de la direction de course. Tout pilote qui n'était pas présent au briefing doit demander un briefing personnel au directeur de course MGC qui le fournira dès que ses horaires le permettront.
- 6.4 Les notes d'information émises par le directeur de course des MGC et celles émises par le directeur de course sont des documents formels qui doivent être respectés.
- 6.5 Les briefings obligatoires supplémentaires requis pendant une compétition seront notifiés aux concurrents, aux pilotes et aux directeurs d'équipe par le biais d'un bulletin (et sur l'application Masters) par le directeur de course MGC.

ART 7 – CALENDRIER ET FORMAT DE LA COMPÉTITION

7.0 Calendrier des compétitions 2025

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

- | | |
|--|---|
| <p>7.1 There will be one qualifying practice session and, either a single race per Competition or a two-race format per Competition.</p> <p>7.2 The qualifying practice session shall be scheduled for a minimum of 20 minutes and a maximum duration of 40 minutes during which both the Competitor and the Driver (where 2 drivers will race the same car at that Competition) must drive the car.</p> <p>7.3 At a single race Competition, the race shall be scheduled for a minimum of 40 minutes and a maximum of 50 minutes. At a two-race Competition, the races shall be scheduled for a minimum of 25 minutes and a maximum of 45 minutes.</p> <p>7.4 The grid for Race 1 will be set by the fastest lap of each Competitor as per the final classification of the qualifying practice session. If there are two qualifying practice sessions at a Competition, the fastest lap across both qualifying practice sessions will set the grid for Race 1.</p> <p>7.5 At a two-race Competition, the grid for Race 2 will be set from the final classification of Race 1 and retirements from Race 1 shall take their places at the rear of the grid for Race 2 in the order of the classification of Race 1. Any cars that did not start Race 1 shall be permitted to start Race 2 behind all classified and non-classified cars from Race 1, in the order of final classification of qualifying practice, subject to approval from the Stewards.</p> <p>7.6 At a two-race Competition, both drivers in any two-driver team must compete in each race.</p> <p>7.7 APPROVAL TO RACE</p> <p>7.7.1 Competitors and Drivers must complete the minimum of one timed lap in the qualifying practice session to be allowed to take part in a race.</p> | <p>7.1 Il y aura une séance d'essais qualificatifs et, soit une seule course par compétition, soit un format de deux courses par compétition.</p> <p>7.2 La séance d'essais qualificatifs sera d'une durée minimale de 20 minutes et d'une durée maximale de 40 minutes au cours de laquelle le concurrent et le pilote (lorsque 2 pilotes piloteront la même voiture lors de cette compétition) devront conduire la voiture.</p> <p>7.3 Lors d'une Compétition à course unique, la course doit durer au minimum 40 minutes et au maximum 50 minutes. Dans le cas d'une compétition de deux courses, les courses doivent durer au minimum 25 minutes et au maximum 45 minutes.</p> <p>7.4 La grille de départ de la Course 1 sera définie par le tour le plus rapide de chaque concurrent, selon le classement final de la séance d'essais qualificatifs. S'il y a deux séances d'essais qualificatifs lors d'une compétition, le tour le plus rapide des deux séances d'essais qualificatifs déterminera la grille de départ de la Course 1.</p> <p>7.5 Lors d'une compétition de deux courses, la grille de départ de la Course 2 sera établie à partir du classement final Course 1, et les abandons de la Course 1 prendront place à l'arrière de la grille de départ de la Course 2 dans l'ordre du classement de la Course 1. Toutes les voitures qui n'ont pas pris le départ de la Course 1 seront autorisées à prendre le départ de la Course 2 derrière toutes les voitures classées et non classées de la Course 1, dans l'ordre de classement final des essais qualificatifs, sous réserve de l'approbation des commissaires.</p> <p>7.6 Lors d'une compétition de deux courses, les deux pilotes d'une équipe doivent participer à chaque course.</p> <p>7.7 AUTORISATION À COURIR</p> <p>7.7.1 Les concurrents et les pilotes doivent effectuer le minimum d'un tour chronométré lors de la séance d'essais qualificatifs pour être autorisés à participer à une course.</p> |
|--|---|

7.7.2 If a Competitor is unable to achieve this, then a written request seeking permission to take part in a race without having set a lap time may be made by the Competitor to the stewards. If such a request is approved by the stewards in consultation with the MGC race director, the Competitor will start the race from last place on the grid. If more than one Competitor does not set a time and receives permission to start a race, then the order of each of these Competitors shall be based on the time when the Competitors' request was registered by the stewards, earliest to latest.

7.7.3 If a Driver is unable to achieve this, then a written request seeking permission to take part in a race without having set a lap time may be made by the Driver to the stewards. If such a request is approved by the stewards in consultation with the MGC race director, the Competitor must start the first race in the car's grid position as per the final classification of qualifying practice. If only the Competitor drives in the first race then the Competitor must also start the second race in the car's grid position as per the final classification of Race 1.

7.7.4 In the case of a Race 2, the grid will be set from the final classification of Race 1 and retirements from Race 1 shall take their places at the rear of the grid for Race 2 in the order of the classification of Race 1. Any cars that did not start Race 1 shall be permitted to start Race 2 behind all classified and non-classified cars from Race 1, in the order of final classification of qualifying practice and at the discretion of the MGC race director.

ART 8 – SCRUTINEERING and PARC FERME

8.1 At each Competition, the MGC Technical & Eligibility delegates will be the sole MGC eligibility scrutineers. At each Competition, the chief scrutineer will be responsible to the MGC's Chief Technical & Eligibility Delegate appointed at that Competition (see relevant Supplementary Regulations) in all matters relating to MGC eligibility.

7.7.2 Si un concurrent n'est pas en mesure d'y parvenir, il peut adresser une demande écrite demandant l'autorisation de participer à une course sans avoir fixé de temps au tour auprès des commissaires. Si une telle demande est approuvée par les commissaires en concertation avec le directeur de course des MGC, le concurrent prendra le départ de la course à partir de la dernière place sur la grille. Si plus d'un Compétiteur ne fixe pas de temps et reçoit l'autorisation de prendre le départ d'une course, l'ordre de chacun de ces Compétiteurs sera basé sur l'heure à laquelle la demande du Compétiteur a été enregistrée par les commissaires, du plus tôt au plus tard.

7.7.3 Si un Pilote n'est pas en mesure d'y parvenir, une demande écrite demandant l'autorisation de participer à une course sans avoir fixé de temps au tour peut être faite par le Pilote aux commissaires. Si une telle demande est approuvée par les commissaires en consultation avec le directeur de course de la MGC, le concurrent doit prendre le départ de la première course en position sur la grille de départ de la voiture, conformément au classement final des essais qualificatifs. Si seul le concurrent participe à la première course, il doit également prendre le départ de la deuxième course en position sur la grille de départ de la voiture, conformément au classement final de la course 1.

7.7.4 Dans le cas d'une Course 2, la grille sera fixée à partir du classement final de la Course 1 et les abandons de la Course 1 prendront place en fond de grille pour la Course 2 dans l'ordre du classement de la Course 1. Toutes les voitures qui n'ont pas pris le départ de la Course 1 seront autorisées à prendre le départ de la Course 2 derrière toutes les voitures classées et non classées de la Course 1, dans l'ordre du classement final des essais qualificatifs et à la discrétion du directeur de course MGC.

ART 8 – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES et PARC FERMÉ

8.1 Lors de chaque compétition, les délégués techniques et d'éligibilité MGC seront les seuls commissaires techniques à l'éligibilité MGC. Lors de chaque compétition, le scrutateur en chef sera responsable devant le délégué technique et d'admissibilité en chef des MGC

- | | |
|---|---|
| <p>8.2 All cars must be presented for scrutineering at each Competition with either an AMB/Mylaps TranX 260, Mylaps X2, or MyLaps TR2 transponder which is correctly fitted and working, and must also be compatible with standard pan-European circuit timing systems. Such transponders are the sole responsibility of the Competitor who must supply the unique serial number shown on the transponder to MHR at the time of entry application. It is the sole responsibility of the Competitor to ensure that the transponder remains fully operational throughout the Competition.</p> <p>8.3 All cars must be presented for scrutineering with onboard cameras fitted in the location in which they will remain for the rest of the Competition. These must be correctly mounted and secured and are subject to the approval of the MGC Chief Technical & Eligibility Delegate. Any footage requested by the MGC race director as part of an investigation into any sporting incident, must be provided in a timely manner. MHR also retains the right to use any camera footage for commercial purposes.</p> <p>8.4 In the event of an incident, nothing may be removed from a car until it has been fully inspected by the MGC technical & eligibility delegate and ASN Safety Scrutineers. Only when permission has been given by either the Chief Steward or the MGC technical & eligibility delegate may the car be accessed.</p> <p>8.5 In the event of a serious incident, all cars involved may be removed from the parc ferme area and held under Parc Ferme conditions in a secure location identified by the Chief Steward. Only when permission has been given by the Chief Steward, the car(s) may be removed by the associated Team members who must be under the control of an official.</p> | <p>nommé lors de cette compétition (voir le règlement supplémentaire pertinent) pour toutes les questions relatives à l'éligibilité des MGC.</p> <p>8.2 Toutes les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques à chaque Compétition avec un transpondeur AMB/Mylaps TranX 260, Mylaps X2 ou MyLaps TR2 qui est correctement monté et fonctionnel, et doit également être compatible avec les systèmes de chronométrage standard des circuits paneuropéens. Ces transpondeurs relèvent de la seule responsabilité du Concurrent, qui doit fournir le numéro de série unique indiqué sur le transpondeur à MHR au moment de la demande d'inscription. Il est de la seule responsabilité du Compétiteur de s'assurer que le transpondeur reste pleinement opérationnel pendant toute la durée de la Compétition.</p> <p>8.3 Toutes les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques avec des caméras embarquées installées à l'endroit où elles resteront pour le reste de la Compétition. Ceux-ci doivent être correctement montés et sécurisés et sont soumis à l'approbation du délégué en chef technique et d'éligibilité MGC. Toute séquence demandée par le directeur de course des MGC dans le cadre d'une enquête sur un incident sportif doit être fournie en temps opportun. MHR se réserve également le droit d'utiliser les images de la caméra à des fins commerciales.</p> <p>8.4 En cas d'incident, rien ne peut être retiré d'une voiture tant qu'elle n'a pas été entièrement inspectée par le délégué technique et d'éligibilité des MGC et les Commissaires de Sécurité de l'ASN. Ce n'est que lorsque l'autorisation a été donnée par le commissaire en chef ou le délégué technique et d'éligibilité de MGC que la voiture peut être accessible.</p> <p>8.5 En cas d'incident grave, toutes les voitures impliquées peuvent être retirées du secteur du parc fermé et retenues dans les conditions du parc fermé dans un endroit sécuritaire identifié par le délégué syndical en chef. Ce n'est que lorsque l'autorisation a été donnée par le commissaire en chef que la ou les voitures peuvent être enlevées par les membres de l'équipe associés qui doivent être sous le contrôle d'un officiel.</p> |
|---|---|

- 8.6 The location of Parc Fermé will be confirmed at each Competition in the Drivers Briefing Notes. Parc Fermé may be located in the Competitors' garage/awning area and all cars must be in an easily visible roped-off location within this area. No work is allowed on the car, nor can drivers and team members touch any part of the car until Parc Fermé is opened by the MGC race director.
- 8.7 At the end of the qualifying practice and the race, all cars will be taken under Parc Fermé conditions to either a secure Parc Fermé or to a secure area in the Competitors' garage/awning. Cars will remain under Parc Fermé conditions for not less than 30 minutes after the posting of the provisional results and until the MGC race director in consultation with the steward's orders their release. Any car which is unable to reach the Parc Fermé by its own means shall, forthwith upon such inability occurring, be placed under the sole and exclusive control of the officials who, if requested by the MGC technical & eligibility delegate following consultation with the MGC race director, shall remove the car to the Parc Fermé.
- 8.8 At any time during a Competition, and without exception, MHR reserves the right to unlimited access to any electronically recorded data from any car for the purpose of scrutineering and eligibility checks. Any data received will be for the sole purpose of MHR and its Officials.
- 8.6 L'emplacement du Parc Fermé sera confirmé lors de chaque Compétition dans les notes d'information des pilotes. Le parc fermé peut être situé dans le garage/tente des concurrents et toutes les voitures doivent être dans un endroit facilement visible et clôturé dans cette zone. Aucun travail n'est autorisé sur la voiture, et les pilotes et les membres de l'équipe ne peuvent toucher aucune partie de la voiture jusqu'à ce que le Parc Fermé soit ouvert par le directeur de course MGC.
- 8.7 À la fin des essais qualificatifs et de la course, toutes les voitures seront emmenées dans les conditions du Parc Fermé soit vers un Parc Fermé sécurisé, soit vers une zone sécurisée dans le garage/tente des Concurrents. Les voitures resteront dans les conditions du Parc Fermé pendant au moins 30 minutes après l'affichage des résultats provisoires et jusqu'à ce que le directeur de course des MGC, en consultation avec les ordres du commissaire, ordonne leur libération. Toute voiture qui ne serait pas en mesure d'atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera, dès sa survenance, placée sous le contrôle exclusif des officiels qui, à la demande du délégué technique et d'éligibilité des MGC après consultation de la direction de course de la MGC, déposeront la voiture jusqu'au Parc Fermé.
- 8.8 À tout moment au cours d'une Compétition, et sans exception, MHR se réserve le droit d'accéder de manière illimitée à toutes les données enregistrées électroniquement de n'importe quelle voiture à des fins de vérifications techniques et d'éligibilité. Toutes les données reçues sont destinées exclusivement à MHR et de ses Responsables.

ART 9 – INCIDENTS, STEWARDS INQUIRIES and PENALTIES

9.1 Incidents

- 9.1.1 "Incident" means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which may be reported to the stewards by the MGC race director (or directly noted by the stewards) which:
- Necessitated the suspension of a session (red flag);
 - Constituted a breach of these Sporting Regulations or the Code;

ART 9 – INCIDENTS, ENQUÊTES DES COMMISSAIRES et PÉNALITÉS

9.1 Incidents

- 9.1.1 « Incident » désigne tout événement ou série d'événements impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui peut être signalé aux commissaires par le directeur de course MGC (ou directement noté par les commissaires) qui :
- Nécessité de la suspension d'une session (drapeau rouge) ;
 - A constitué une infraction au présent Règlement Sportif ou au Code ;

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

iii)	Caused a false start in a race;	iii)	A provoqué un faux départ dans une course
iv)	Caused a collision;	iv)	A causé une collision ;
v)	Forced a driver off the track;	v)	A forcé un pilote à quitter la piste ;
vi)	Illegitimately prevented a legitimate overtaking manoeuvre by another driver;	vi)	A empêché illégitimement une manœuvre de dépassement légitime par un autre conducteur ;
vii)	Illegitimately impeded another driver during an overtaking manoeuvre.	vii)	A gêné illégitimement un autre conducteur lors d'une manœuvre de dépassement.
9.1.2	Unless it was beyond doubt that a driver was in breach of any of the above, any incidents involving more than one car will normally be investigated after the session.	9.1.2	À moins qu'il n'y ait aucun doute qu'un pilote a enfreint l'une des conditions ci-dessus, tout incident impliquant plus d'une voiture fera normalement l'objet d'une enquête après la séance.
9.1.3	It shall be at the sole discretion of the stewards to decide, upon receiving either a report or a request from the MGC race director, if a Competitor and/or Driver involved in an incident shall be penalised.	9.1.3	Il est à la seule discrétion des commissaires de décider, sur réception d'un rapport ou d'une demande du directeur de course MGC, si un Compétiteur et/ou un Pilote impliqué dans un incident sera pénalisé.
9.2	Inquiries	9.2	Enquêtes
9.2.1	The stewards may hold inquiries into incidents observed by them or either referred or reported to them by the MGC race director, series delegate or other parties.	9.2.1	Les commissaires peuvent mener des enquêtes sur les incidents qu'ils ont observés ou qui leur ont été signalés par le directeur de course MGC, le délégué de la série ou d'autres parties.
9.2.2	The stewards may seek evidence from any source they choose: in the case of incidents on track the MGC race director shall present any available video evidence available as requested by the stewards including during inquiries with drivers. Video evidence may be obtained from circuit, on-board and tv broadcast sources and any other source freely available.	9.2.2	Les commissaires peuvent rechercher des preuves auprès de la source de leur choix : en cas d'incidents sur la piste, le directeur de course MGC présentera toutes les preuves vidéo disponibles à la demande des commissaires, y compris lors des enquêtes auprès des pilotes. Des preuves vidéo peuvent être obtenues à partir de sources de diffusion sur circuit, à bord et à la télévision et de toute autre source librement disponible.
9.3	Penalties	9.3	Sanctions
9.3.1	At each Competition the stewards, and MGC race director where specified in these regulations, are responsible for imposing penalties on the Competitors. Decisions on penalties imposed by the MGC race director are not protestable.	9.3.1	Lors de chaque Compétition, les commissaires et le directeur de course des MGC, lorsque cela est spécifié dans le présent règlement, sont responsables de l'imposition de pénalités aux Concurrents. Les décisions sur les pénalités imposées par le directeur de course de la MGC ne sont pas contestables.
9.4	In Race Penalties	9.4	Pénalités en course
9.4.1	Drive-Through penalty: should the stewards decide to impose such a penalty on a Competitor during a Race the following procedure will be followed:	9.4.1	Pénalité de Drive-Through : si les commissaires décident d'infliger une telle pénalité à un Concurrent pendant une Course, la procédure suivante sera suivie :

- a) Notification will be by means of a message on the timing monitors and through the App. The MGC race director will concurrently announce the penalty to the driver by signalling from the Control Line. From the time of these notifications, the relevant driver may cross the Control Line on the track no more than three times before entering the pit-lane and re-joining the track without stopping;
- b) Should a Drive-Through penalty be imposed and notified in the last 10 minutes of a Race, or after the end of a Race or cannot be imposed for operational reasons then at the stewards' discretion the procedure at 9.4.1(a) above will not apply and an alternative time penalty will be added to the elapsed time of the Competitor.

9.4.2 **Stop-Go penalty:** should the stewards decide to impose such a penalty on a Competitor during a Race the following procedure will be followed:

- a) Notification will be by means of a message on the timing monitors and through the App. The MGC race director will concurrently announce the penalty to the driver by signalling from the Control Line. From the time of these notifications, the relevant driver may cross the Control Line on the track no more than four times before entering the pit-lane and stopping in the designated area where he shall remain for the period of the penalty. The driver shall then re-join the Race;
- b) Should a Stop-Go penalty be imposed and notified in the last 10 minutes of a Race, or after the end of a Race or cannot be imposed for operational reasons then at the stewards' discretion the procedure at 9.4.2(a) above will not apply and an alternative time penalty will be added to the elapsed time of the Competitor;
- c) When stationary because of incurring the time penalty, the car may not be worked on. However, if the engine stops it may be started after the time penalty has elapsed, with outside assistance if required.

- a) La notification se fera au moyen d'un message sur les moniteurs de chronométrage et via l'application. Le directeur de course MGC annoncera simultanément la pénalité au pilote en lui faisant signe depuis la ligne de contrôle. À partir du moment de ces notifications, le pilote concerné ne peut franchir la ligne de contrôle sur la piste pas plus de trois fois avant d'entrer dans la voie des stands et de rejoindre la piste sans s'arrêter ;

- b) Si une pénalité de drive-through est imposée et notifiée dans les 10 dernières minutes d'une course, ou après la fin d'une course, ou ne peut être imposée pour des raisons opérationnelles, alors, à la discrétion des commissaires, la procédure décrite au point 9.4.1(a) ci-dessus ne s'appliquera pas et une pénalité de temps alternative sera ajoutée au temps écoulé du concurrent.

9.4.2 **Pénalité Stop-Go :** si les commissaires décident d'infliger une telle pénalité à un Concurrent pendant une Course, la procédure suivante sera suivie :

- a) La notification se fera au moyen d'un message sur les moniteurs de chronométrage et via l'application. Le directeur de course MGC annoncera simultanément la pénalité au pilote en lui faisant signe depuis la ligne de contrôle. À partir du moment de ces notifications, le pilote concerné ne peut franchir la ligne de contrôle sur la piste pas plus de quatre fois avant d'entrer dans la voie des stands et de s'arrêter dans la zone désignée où il doit rester pendant la durée de la pénalité. Le pilote doit alors réintégrer la Course ;
- b) Si une pénalité d'arrêt et de départ est imposée et notifiée dans les 10 dernières minutes d'une course, ou après la fin d'une course, ou ne peut être imposée pour des raisons opérationnelles, alors, à la discrétion des commissaires, la procédure décrite au point 9.4.2(a) ci-dessus ne s'appliquera pas et une pénalité de temps alternative sera ajoutée au temps écoulé du concurrent ;
- c) Lorsqu'elle est à l'arrêt en raison de la pénalité de temps, il est interdit de travailler sur la voiture. Cependant, si le moteur s'arrête, il peut être démarré après l'expiration de la pénalité de temps, avec une assistance extérieure si nécessaire.

9.4.3 Unless the driver was already in the pit-entry or pit-lane to serve a Drive-Through or Stop-Go penalty, he may not carry out the penalty while the Safety Car has been deployed. The number of times the driver crosses the Control Line behind the Safety Car will be added to the maximum number of times he may cross the Control Line on track (three).

9.4.4 Any breach or failure to comply with the above procedures may result in the Competitor being disqualified.

9.4.5 Should the stewards decide to impose a grid penalty for a Race to more than one Competitor, the order of the application of the penalty will be based on the time that each Competitor caused the offence, from earliest to latest.

9.5 Code of Driving Conduct

9.5.1 On track behaviour must comply with Chapter iv of Appendix L of the Code in respect of:

- i) Observance of signals - refer also to Appendix H Article 2.5 of the Code – including the chequered flag;
- ii) Overtaking, car control and track limits,
- iii) Stopping during a race on track;
- iv) Entrance to and exit from the Pit-Lane.

If an infringement report is received by the MGC race director, he may impose an initial grid place penalty of up to 2 grid places or a race time penalty of up to 5 seconds. The MGC race director may also report the driver to the stewards who may impose further grid and race time penalties and ultimately disqualification.

9.6 Track limits

9.6.1 All drivers must use the track at all times and may not leave the track without a justifiable reason. For the avoidance of doubt:

- a) The track edges may be defined by white lines, tyre stacks, marker poles or other devices;

9.4.3 À moins que le pilote n'ait déjà été dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands pour purger une pénalité de Drive-Through ou Stop-Go, il ne peut pas exécuter la pénalité pendant que la voiture de sécurité a été déployée. Le nombre de fois que le pilote franchit la ligne de contrôle derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre maximum de fois qu'il peut franchir la ligne de contrôle sur la piste (trois).

9.4.4 Tout manquement ou non-respect des procédures ci-dessus peut entraîner la disqualification du Concurrent.

9.4.5 Si les commissaires décident d'imposer une pénalité sur la grille de départ pour une course à plus d'un concurrent, l'ordre d'application de la pénalité sera basé sur le moment où chaque concurrent a causé l'infraction, du plus tôt au plus tard.

9.5 Code de conduite

9.5.1 Le comportement en piste doit être conforme au chapitre IV de l'appendice L du Code en ce qui concerne :

- i) Le respect des signaux - voir aussi l'annexe H Article 2.5 du Code - y compris le drapeau à damier ;
- ii) Les dépassements, contrôle de la voiture et limites de piste,
- iii) L'arrêt lors d'une course sur piste ;
- iv) L'entrée et sortie de la Pit-Lane.

Si un rapport d'infraction est reçu par le directeur de course de la MGC, il peut imposer une pénalité initiale de place sur la grille pouvant aller jusqu'à 2 places sur la grille ou une pénalité de temps de course pouvant aller jusqu'à 5 secondes. Le directeur de course MGC peut également signaler le pilote aux commissaires qui peuvent imposer d'autres pénalités de temps de grille et de course et finalement la disqualification.

9.6 Limites de piste

9.6.1 Tous les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment et ne peuvent pas quitter la piste sans raison valable. Pour éviter toute ambiguïté :

- a) Les bords de piste peuvent être délimités par des lignes blanches, des piles de pneus, des poteaux de marquage ou d'autres dispositifs ;

- b) A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track, where white lines indicate the track edge or if the car passes behind, or substantially moves, any physical marker
- c) Should a car leave the track for any reason, the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage. A driver should give back the whole of any advantage gained by leaving the track.

- b) Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de la voiture ne reste en contact avec la piste, si des lignes blanches indiquent le bord de la piste ou si la voiture passe derrière ou se déplace considérablement
- c) Si une voiture quitte la piste pour quelque raison que ce soit, le pilote peut la rejoindre. Cependant, cela ne peut être fait que lorsqu'il est possible de le faire en toute sécurité et sans en tirer aucun avantage. Un pilote doit restituer l'intégralité de l'avantage obtenu en étant sorti de la piste.

9.6.2 **Penalties:** may be applied on the report or determination of a Judge of Fact or Senior official using suitable equipment that a breach has occurred, unless for reasons beyond the driver's control.

9.6.2 **Sanctions :** peuvent être appliquées sur rapport ou sur décision d'un juge des faits ou d'un fonctionnaire supérieur utilisant un équipement approprié indiquant qu'une infraction a été commise, sauf pour des raisons indépendantes de la volonté du conducteur.

9.6.2.1 Free Practice

- a) Any driver identified by a Judge of Fact as having left the track (unless for reasons beyond his control) will be shown the Black & White flag by the MGC race director as a warning;
- b) Any driver who repeatedly leaves the track may be reported by the MGC race director to the stewards who may impose a penalty, the maximum being a Stop/Go penalty of 5 minutes to be served in the following qualifying practice session.

9.6.2.1 Essais libres

- a) Tout pilote identifié par un juge de fait comme ayant quitté la piste (sauf pour des raisons indépendantes de sa volonté) se verra montrer le drapeau noir et blanc par le directeur de course MGC en guise d'avertissement ;
- b) Tout pilote qui quitte la piste à plusieurs reprises peut être signalé par le directeur de course MGC aux commissaires qui peuvent imposer une pénalité, la maximale étant une pénalité Stop&Go de 5 minutes à purger lors de la séance d'essais qualificatives suivante.

9.6.2.2 Qualifying Practice

- a) Any driver identified by a Judge of Fact as having left the track (unless for reasons beyond his control) will have that lap time deleted in session by the MGC race director. The driver will also be shown the Black & White flag;
- b) If the track limit infringement occurs at the last Turn exit then the current lap and the subsequent lap time may also be deleted by the MGC race director.
- c) Any driver who repeatedly leaves the track may be reported by the MGC race director to the stewards who may impose further penalties, the maximum being the deletion of all lap times.

9.6.2.2 Essais Qualificatifs

- a) Tout pilote identifié par un juge de fait comme ayant quitté la piste (sauf pour des raisons indépendantes de sa volonté) verra ce temps au tour supprimé en séance par le directeur de course MGC. Le pilote verra également le drapeau noir et blanc ;
- b) Si l'infraction à la limite de piste se produit à la dernière sortie de virage, le tour en cours et le temps au tour suivant peuvent également être supprimés par le directeur de course MGC.
- c) Tout pilote qui quitte la piste à plusieurs reprises peut être signalé par le directeur de course MGC aux commissaires qui peuvent imposer des pénalités supplémentaires, le maximum étant la suppression de tous les temps au tour.

9.6.2.3 Race

- a) Any driver identified by a Judge of Fact as having left the track (unless for reasons beyond his control) on more than one occasion will be shown the Black & White flag by the MGC race director. It is a condition that the driver must have been shown the Black and White flag at least once during the race before a penalty is applied.
- b) If a further report of the driver leaving the track is received by the MGC race director, he may impose a race time penalty of 5 seconds;
- c) Any driver who continues to leave the track may be reported by the MGC race director to the stewards who may impose a penalty, the minimum being a further race time penalty of 5 seconds;
- c) Any driver who then continues to leave the track may be reported by the MGC race director to the stewards who may impose further time penalties and ultimately disqualification from the race.

ART 10 – RACE START PROCEDURE

- 10.1 All races shall have rolling starts, with a side-by-side (2 X 2 in line) grid.
- 10.2 The pit lane will open at the time of showing of the ten-minute board, signalling the start of the countdown procedure and close at the showing of the five-minute board or 60 seconds after the last car leaves the pit lane, whichever is sooner. The cars will leave the pits to cover a single reconnaissance lap around the circuit to the grid. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped. A car that has entered the grid may only leave it before the one-minute board, being pushed by team technical staff and/or officials into the pit lane with the engine stopped. After the one-minute board is shown, any car on the grid must remain in its grid position until the green flag is shown, at which point they must vacate their grid position or be pushed off the grid under the instructions of the officials.

9.6.2.3 Race

- a) Tout pilote identifié par un juge de fait comme ayant quitté la piste (sauf pour des raisons indépendantes de sa volonté) à plus d'une occasion se verra montrer le drapeau noir et blanc par le directeur de course MGC. La condition est que le pilote ait reçu le drapeau noir et blanc au moins une fois pendant la course avant qu'une pénalité ne soit appliquée.
- b) Si un autre rapport de sortie de piste du pilote est reçu par le directeur de course MGC, il peut imposer une pénalité sur le temps de course de 5 secondes ;
- c) Tout pilote qui continue à quitter la piste peut être signalé par le directeur de course MGC aux commissaires qui peuvent imposer une pénalité, le minimum étant une pénalité supplémentaire de 5 secondes ;
- c) Tout pilote qui continue ensuite à quitter la piste peut être signalé par le directeur de course MGC aux commissaires qui peuvent imposer d'autres pénalités de temps et finalement la disqualification de la course.

ART 10 – PROCÉDURE DE DÉPART DE COURSE

- 10.1 Toutes les courses doivent avoir des départs lancés, avec une grille côte à côte (2 X 2 en ligne)
- 10.2 La voie des stands s'ouvrira au moment de l'affichage du tableau des dix minutes, signalant le début de la procédure de compte à rebours, et se fermera au moment de l'affichage du tableau des cinq minutes ou 60 secondes après que la dernière voiture aura quitté la voie des stands, selon la première éventualité. Les voitures quitteront les stands pour effectuer un seul tour de reconnaissance autour du circuit jusqu'à la grille. À la fin de ce tour, ils s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, leurs moteurs étant arrêtés. Une voiture qui est entrée sur la grille ne peut la quitter qu'avant le panneau d'une minute, poussée par le personnel technique de l'équipe et/ou les officiels dans la voie des stands avec le moteur arrêté. Après l'affichage du tableau d'affichage d'une minute, toute voiture sur la grille doit rester dans sa position sur la grille jusqu'à ce que le drapeau vert soit affiché, après quoi elle doit quitter sa position sur la grille ou être poussée hors de la grille selon les instructions des officiels.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

-
- | | |
|--|---|
| <p>10.3 Any car which enters the pits after a reconnaissance lap or which is still in the pits after the five-minute board has been shown may start from the pits, but only under the direction of the MGC race director. Cars may be moved to the pit exit only with the relevant driver seated in the cockpit with belts attached. The order at pit exit will be that in which the cars are received by the pit-lane officials. It is forbidden to change tyres on any car positioned in the fast lane of the pits or waiting at the pit exit. Cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on the first racing lap.</p> <p>10.4 The approach of the start will be announced by signalling boards and/or aural signals at ten minutes, five minutes, three minutes, two minutes, one minute and thirty seconds before the start of the formation lap. Specific meanings:</p> <p>a) Five-minute board: any tyre changes must be completed and the car must sit with its wheels on the ground. Any form of tyre blanket or tyre covering for the purpose of retaining heat is strictly forbidden on the grid;</p> <p>b) Three-minute board: with the exception of officials, MHR and team technical staff, all others must leave the grid;</p> <p>c) Two-minute board: <u>engines must be started by the driver in the car before the showing of the one-minute board</u>. If a driver is unable to start their engine, they must signal it and seek permission from the MGC race director for his team technical staff to either push start the car or to be pushed out of the grid;</p> <p>d) One-minute board: any work being undertaken on the car must cease and the team technical staff must leave the grid at this point and either exit the track or be in a safe position outside the track limits. Any push start authorised by the MGC race director must take place as soon as the one-minute board is shown.</p> | <p>10.3 Toute voiture qui entre dans les stands après un tour de reconnaissance ou qui est encore dans les stands après la projection du panneau de cinq minutes peut partir des stands, mais uniquement sous la direction du directeur de course MGC. Les voitures ne peuvent être déplacées vers la sortie des stands qu'avec le pilote concerné assis dans le cockpit avec des ceintures attachées. L'ordre à la sortie des stands sera celui dans lequel les voitures seront reçues par les officiels de la voie des stands. Il est interdit de changer les pneus de toute voiture positionnée dans la voie rapide des stands ou en attente à la sortie des stands. Les voitures rejoindront la course lorsque tout le peloton aura dépassé la sortie des stands au premier tour de course.</p> <p>10.4 L'approche du départ sera annoncée par des panneaux de signalisation et/ou des signaux sonores à dix minutes, cinq minutes, trois minutes, deux minutes, une minute et trente secondes avant le début du tour de formation. Significations spécifiques :</p> <p>a) Panneau de cinq minutes : tout changement de pneus doit être effectué et la voiture doit être posée avec ses roues au sol. Toute forme de couverture ou de revêtement de pneu dans le but de retenir la chaleur est strictement interdite sur la grille ;</p> <p>b) Séance d'affichage de trois minutes : à l'exception des officiels, de MHR et du personnel technique de l'équipe, tous les autres doivent quitter la grille ;</p> <p>c) Panneau de deux minutes : <u>les moteurs doivent être démarrés par le pilote dans la voiture avant la projection du panneau d'une minute</u>. Si un pilote n'est pas en mesure de démarrer son moteur, il doit le signaler et demander l'autorisation au directeur de course MGC pour que le personnel technique de son équipe puisse soit pousser la voiture au démarrage, soit être poussé hors de la grille ;</p> <p>d) Panneau d'une minute : tout travail entrepris sur la voiture doit cesser et le personnel technique de l'équipe doit quitter la grille à ce moment-là et soit sortir de la piste, soit se trouver dans une position sûre en dehors des limites de la piste. Tout départ poussé autorisé par le directeur de course MGC doit avoir lieu dès la présentation du panneau d'affichage d'une minute.</p> |
|--|---|
-

- e) 30-seconds board: any authorised push starts must have taken place and relevant team technical staff must have either exited the track or be in a safe position outside the track limits;
- f) Green flag: will be shown at the front of the grid, whereupon the cars will begin a formation lap behind either an official car or the Safety Car (acting as the official car), maintaining their starting order with the pole position driver leading. An intervention vehicle will follow the grid.
- 10.5 Drivers must maintain no more than five car lengths from the car in front of them once they have reached a nominated turn that will be notified in the Briefing Notes. At the end of the last formation lap, the official car will withdraw into the pit lane and at that moment, the car in pole position must maintain the same speed and the other cars their grid position. The starting signal will be given by means of lights.
- 10.6 When the start signal is given by the green lights replacing the red lights cars may accelerate into the "YELLOW START PROCEDURE".
- 10.7 YELLOW START PROCEDURE**
- 10.7.1 When the green lights are illuminated the "Yellow Race Start" procedure will begin with the 2nd (second) place car falling behind the 1st (first) car in single file before the first corner and each following car falling in line accordingly.
- 10.7.2 Under the "Yellow Race Start" procedure, there will be no overtaking until a nominated turn and/or marshal post where a green flag or light board will be shown. Cars must circulate in single file until each individual car is perpendicular to the green flag or light board. The procedure with nominated turn and/or marshal post will be confirmed in the Briefing Notes and at the Drivers Briefing.
- 10.8 At the end of the formation lap, if the conditions so require, the MGC race director will order the official car to carry out one or more additional formation laps. Should such an additional formation lap be carried out, the start of the race and race time will be considered to have been given at the end of the first formation lap.
- e) Panneau de 30 secondes : tout départ autorisé doit avoir eu lieu et le personnel technique de l'équipe concerné doit être sorti de la piste ou se trouver dans une position sûre en dehors des limites de la piste;
- f) Drapeau vert : sera montré à l'avant de la grille, après quoi les voitures commenceront un tour de formation derrière une voiture officielle ou la voiture de sécurité (agissant en tant que voiture officielle), en maintenant leur ordre de départ avec le pilote en pole position en tête. Un véhicule d'intervention suivra le quadrillage.
- 10.5 Les pilotes ne doivent pas s'écarter de plus de cinq longueurs de la voiture qui les précède une fois qu'ils ont atteint un virage désigné qui sera indiqué dans les notes d'information. À la fin du dernier tour de formation, la voiture officielle se retirera dans la voie des stands et à ce moment-là, la voiture en pole position devra maintenir la même vitesse et les autres voitures leur position sur la grille. Le signal de départ sera donné au moyen de lumières.
- 10.6 Lorsque le signal de départ est donné par les feux verts qui remplacent les feux rouges, les voitures peuvent accélérer dans la « PROCÉDURE DE DÉMARRAGE JAUNE ».
- 10.7 PROCÉDURE DE DÉMARRAGE SOUS DRAPEAU JAUNE**
- 10.7.1 Lorsque les feux verts sont allumés, la procédure « Yellow Race Start » commence avec la voiture de la 2^{ème} (deuxième) place tombant derrière la 1^{ère} (première) voiture en file indienne avant le premier virage et chaque voiture suivante tombant en ligne en conséquence.
- 10.7.2 Dans le cadre de la procédure « Yellow Race Start », il n'y aura pas de dépassement jusqu'à un virage désigné et/ou un poste de commissaires où un drapeau vert ou un panneau lumineux sera montré. Les voitures doivent circuler en file indienne jusqu'à ce que chaque voiture soit perpendiculaire au drapeau vert ou au panneau lumineux. La procédure avec le poste de virage et/ou de commissaire désigné sera confirmée dans les notes d'information et lors du Briefing des pilotes.
- 10.8 À la fin du tour de formation, si les conditions l'exigent, le directeur de course MGC ordonnera à la voiture officielle d'effectuer un ou plusieurs tours de formation supplémentaires. Si un tel tour de formation supplémentaire est effectué,

10.9 If a problem arises when the cars approach the lights at the end of the formation lap the red lights will stay illuminated (no green lights). Cars should return to the grid at reduced speed and await instructions from the MGC race director.

10.10 STARTING A RACE BEHIND AN ACTIVATED SAFETY CAR

10.10.1 In exceptional circumstances, the race may be started behind the Safety Car - Appendix H, Article 2.10.18 of the Code.

10.10.2 In this case at any time before the one-minute signal the Safety Car's orange lights will be turned on. This is the signal to all drivers and teams that the race will be started behind an active Safety Car.

10.10.3 When the green lights on the gantry are illuminated the safety car will leave the grid with all cars following in single file in grid order no more than 5 car lengths apart.

10.10.4 There will be no formation lap and the race will start at the illumination of the green lights.

10.10.5 Overtaking under a Safety Car start is only permitted if:

- a) A car is delayed leaving the grid and the cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field;
- b) There is more than one car starting from the pit lane and one of them is unduly delayed.

In either case a) and b), overtaking under a Safety Car start is only allowed to re-establish the original starting order.

le début de la course et le temps de course seront considérés comme donnés à la fin du premier tour de formation.

10.9 Si un problème survient lorsque les voitures s'approchent des feux à la fin du tour de formation, les feux rouges resteront allumés (pas de feux verts). Les voitures doivent revenir sur la grille à vitesse réduite et attendre les instructions du directeur de course MGC.

10.10 DÉPART D'UNE COURSE DERRIÈRE UNE VOITURE DE SÉCURITÉ

10.10.1 Dans des circonstances exceptionnelles, la course peut être lancée derrière la voiture de sécurité - Annexe H, article 2.10.18 du Code.

10.10.2 Dans ce cas, à tout moment avant le signal d'une minute, les feux orange de la voiture de sécurité s'allument. C'est le signal pour tous les pilotes et les équipes que la course commencera derrière une voiture de sécurité active.

10.10.3 Lorsque les feux verts du portique sont allumés, la voiture de sécurité quitte la grille et toutes les voitures suivent en file indienne dans l'ordre de la grille, à une distance maximale de 5 longueurs de voiture.

10.10.4 Il n'y aura pas de tour de formation et la course commencera à l'allumage des feux verts.

10.10.5 Les dépassements sous procédure de voiture de sécurité ne sont autorisés que si :

- a) Une voiture est retardée à la sortie de la grille et les voitures derrière ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du peloton ;
- b) Il y a plus d'une voiture qui part de la voie des stands et l'une d'entre elles est indûment retardée.

Dans les deux cas a) et b), le dépassement sous le départ d'une voiture de sécurité n'est autorisé que pour rétablir l'ordre de départ initial.

ART 11 – MANDATORY PIT STOP

- 11.1 Each race will have a mandatory pit stop that must be completed during the pit stop window.
- 11.2 The timing and duration for the pit stop window, the minimum elapsed time for the mandatory pit stop and the minimum elapsed time allowed between the Pit In and Pit Out lines to comply with a 60 km/h speed limit will be notified in at least one of: Supplementary Regulations, Final Event Instructions, Event Bulletin or Briefing Notes.
- 11.3 A pit stop is mandatory for all cars during the pit window, irrespective of the number of drivers in a car. Any car that pits before pit window during a safety car deployment and does not return to the pit lane to complete a mandatory pit stop before the pit window closes will be penalised 1 race lap.
- 11.4 The pit stop duration is timed and monitored from when the car registers at the Pit In timing line until the car registers at the Pit Out timing line. The car must register at the Pit In line during the period of the notified pit stop window.
- 11.5 During the mandatory pit stop the car must remain stationary for a single period of not less than sixty (60) seconds duration.
- 11.6 Engines may remain running if no driver change takes place. In the event of a driver change taking place, engines must be stopped before the driver exits the car and can only be restarted with the new driver seated in the car with the belts fastened.
- 11.7 Seat belts must not be undone until a car is stationary and must be securely fastened before moving off.
- 11.8 A single driver Competitor where no driver change is taking place may remain in the car with belts securely fastened.
- 11.9 It is forbidden to change any tyres during the mandatory pit stop unless a tyre is damaged and authorised by a MGC technical & eligibility delegate.

ART 11 – ARRÊT AU STAND OBLIGATOIRE

- 11.1 Chaque course comportera un arrêt au stand obligatoire qui devra être effectué pendant la fenêtre d'arrêt aux stands.
- 11.2 Le moment et la durée de la fenêtre d'arrêt aux stands, le temps minimum écoulé pour l'arrêt au stand obligatoire et le temps minimum écoulé autorisé entre les lignes d'entrée et de sortie des stands pour respecter une limite de vitesse de 60 km/h seront notifiés dans au moins l'un des règlements supplémentaires, instructions finales de l'événement, bulletin de l'événement ou notes d'information.
- 11.3 Un arrêt au stand est obligatoire pour toutes les voitures pendant la fenêtre des stands, quel que soit le nombre de pilotes dans une voiture. Toute voiture qui s'arrête avant la fenêtre des stands lors d'un déploiement de voiture de sécurité et qui ne retourne pas dans la voie des stands pour effectuer un arrêt au stand obligatoire avant la fermeture de la fenêtre des stands sera pénalisée d'un tour de course.
- 11.4 La durée de l'arrêt aux stands est chronométrée et surveillée à partir du moment où la voiture s'enregistre à la ligne de chronométrage « Pit In » jusqu'à ce que la voiture s'inscrive à la ligne de chronométrage « Pit Out ». La voiture doit s'enregistrer à la ligne « Pit In » pendant la période de fenêtre d'arrêt au stand notifiée.
- 11.5 Pendant l'arrêt au stand obligatoire, la voiture doit rester à l'arrêt pendant une seule période d'au moins soixante (60) secondes.
- 11.6 Les moteurs peuvent continuer à tourner si aucun changement de pilote n'a lieu. En cas de changement de conducteur, les moteurs doivent être arrêtés avant que le conducteur ne sorte de la voiture et ne peuvent être redémarrés qu'avec le nouveau conducteur assis dans la voiture avec les ceintures attachées.
- 11.7 Les ceintures de sécurité ne doivent pas être défaits tant qu'une voiture n'est pas à l'arrêt et doivent être solidement attachées avant de partir.
- 11.8 Un concurrent à pilote unique où aucun changement de pilote n'a lieu peut rester dans la voiture avec les ceintures solidement attachées.
- 11.9 Il est interdit de changer de pneus pendant l'arrêt au stand obligatoire, sauf si un pneu est endommagé et autorisé par un délégué technique et d'éligibilité MGC.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

- | | |
|---|---|
| <p>11.10 Non-compliance with the Mandatory Pit Stop regulations will result in the Competitor receiving a penalty.</p> <p>11.11 Any car which contains an Elite driver (Art 5.3) must remain stationary for an additional period during the mandatory pit stop in a scheduled standard 40-minute duration race, as follows:</p> <p>Elite Drivers:</p> <ul style="list-style-type: none">Any car being shared by a driver classed as an 'Elite Driver' must remain stationary for an additional minimum time period of 10 seconds.Any car being driven solo by a driver classed as an 'Elite Driver' must remain stationary for an additional minimum time period of 20 seconds. <p>Elite Driver Plus:</p> <ul style="list-style-type: none">Any car being shared by a driver classed as an 'Elite Driver Plus' must remain stationary for an additional minimum time period of 20 seconds.Any car being driven solo by a driver classed as an 'Elite Driver Plus' must remain stationary for an additional minimum time period of 40 seconds. <p>11.12 Any car accepted to race that is being shared by any two Elite drivers (as per art 5.3) must remain stationary for an additional minimum time period of 60 seconds.</p> <p>11.13 For all other race durations, the Elite driver Pit Stop penalty will be calculated pro rata of the penalties shown above in 11.11 and 11.12.</p> <p>11.14 Elite driver penalties will be notified either in the Drivers' Briefing and the Briefing Notes or by way of a bulletin issued by the MGC race director at each Competition.</p> <p>11.15 Unless otherwise instructed in the Supplementary Regulations, the pit lane speed limit will be 60km/h.</p> | <p>11.10 Le non-respect du règlement relatif à l'arrêt aux stands obligatoire entraînera une pénalité pour le Compétiteur.</p> <p>11.11 Toute voiture avec un pilote Elite (Art 5.3) doit rester à l'arrêt pendant une période supplémentaire pendant l'arrêt au stand obligatoire dans une course standard programmée de 40 minutes, comme suit :</p> <p>Pilotes Elite :</p> <ul style="list-style-type: none">Toute voiture partagée par un pilote classé « Pilote Elite » doit rester à l'arrêt pendant une période minimale supplémentaire de 10 secondes.Toute voiture conduite en solo par un conducteur classé « Pilote Elite » doit rester à l'arrêt pendant une période minimale supplémentaire de 20 secondes. <p>Pilote Elite Plus :</p> <ul style="list-style-type: none">Toute voiture partagée par un conducteur classé « Pilote Elite Plus » doit rester à l'arrêt pendant une période minimale supplémentaire de 20 secondes.Toute voiture conduite en solo par un conducteur classé « Pilote Elite Plus » doit rester à l'arrêt pendant une période minimale supplémentaire de 40 secondes. <p>11.12 Toute voiture acceptée pour une course qui est partagée par deux pilotes Elite (conformément à l'article 5.3) doit rester à l'arrêt pendant une période minimale supplémentaire de 60 secondes.</p> <p>11.13 Pour toutes les autres durées de course, la pénalité d'arrêt au stand du pilote Elite sera calculée au prorata des pénalités indiquées ci-dessus dans les paragraphes 11.11 et 11.12.</p> <p>11.14 Les pénalités pour les pilotes Elite seront notifiées soit dans le Briefing des Pilotes et les Notes d'Information, soit par le biais d'un bulletin publié par le directeur de course MGC lors de chaque Compétition.</p> <p>11.15 Sauf indication contraire dans le Règlement Particulier, la limite de vitesse dans la voie des stands sera de 60 km/h.</p> |
|---|---|

ART 12 – STOPPING / SUSPENDING A RACE and SAFETY CAR

- 12.1 Refer to Appendix H, Article 2.5.4.1(b) of the Code.
- 12.2 Any race stopped after the leader has completed 75% of the scheduled race time may be considered to have finished unless the MGC race director deems it appropriate to resume.
- 12.3 Resuming a stopped/suspended race: will be resumed behind a Safety Car in accordance with Appendix H, Articles 2.10.20 of the Code.
- 12.4 The Safety Car may only be brought into operation during a race (refer to Appendix H Article 2.10 of the Code) and if the Safety Car is still deployed at the beginning of the last lap or is deployed during the last lap, it will enter the pit lane at the end of the last lap and the cars will take the chequered flag as normal without overtaking (Appendix H Article 2.10.17 of the Code).

ART 13 – PODIUMS and CLASSIFICATIONS

- 13.1.1 Competitors and their Drivers participating in a race will be classified providing that their car has completed at least 75% of the distance covered by the class winning car (rounded up to the nearest whole lap) and provided they are not disqualified from the race.
- 13.1.2 Trophies will be presented by MHR to the top 3 positions in each of the classes in the race at a Competition, as long as there are 2 or more entries in each specific class at the Competition.
- 13.1.3 There will be a Class prize-giving ceremony at every Competition and the attendance of all the prize-winning class drivers is requested. In their enforced absence the representative or team manager should attend to collect any awards. Timings for this ceremony will be published at each Competition.

ART 12 – ARRÊT / SUSPENSION D'UNE COURSE et VOITURE DE SÉCURITÉ

- 12.1 Se référer à l'annexe H, article 2.5.4.1(b) du Code.
- 12.2 Toute course arrêtée après que le leader ait effectué 75 % du temps de course prévu peut être considérée comme terminée à moins que le directeur de course MGC ne juge opportun de reprendre.
- 12.3 Reprise d'une course arrêtée/suspendue : sera reprise derrière une voiture de sécurité conformément à l'Annexe H, articles 2.10.20 du Code.
- 12.4 La voiture de sécurité ne peut être mise en service qu'au cours d'une course (voir l'annexe H, article 2.10 du Code) et si la voiture de sécurité est toujours déployée au début du dernier tour ou si elle l'est au cours du dernier tour, elle entrera dans la voie des stands à la fin du dernier tour et les voitures passeront le drapeau à damier comme d'habitude sans dépasser (annexe H, article 2.10.17 de la Code).

ART 13 – PODIUMS et CLASSEMENTS

- 13.1.1 Les Concurrents et leurs Pilotes participant à une course seront classés à condition que leur voiture ait parcouru au moins 75 % de la distance parcourue par la voiture gagnante de la classe (arrondie au tour entier le plus proche) et à condition qu'ils ne soient pas disqualifiés de la course.
- 13.1.2 Des trophées seront remis par MHR aux 3 premières places de chacune des classes de la course lors d'une Compétition, à condition qu'il y ait 2 inscriptions ou plus dans chaque classe spécifique de la Compétition.
- 13.1.3 Il y aura une cérémonie de remise des prix de classe à chaque compétition et la présence de tous les pilotes de la classe gagnante est demandée. En leur absence forcée, le représentant ou le chef d'équipe doit être présent pour recevoir les prix. Les horaires de cette cérémonie seront publiés lors de chaque Compétition.

13.2 PODIUMS

13.2.1 There will be two podium at each Competitions. One podium will be for Competitors running in the Jackie Ickx, Derek Bell and Yannick Dalmas Classes. The other podium will be for Competitors running in the Yves Courage and Gordon Spice Classes. Any drivers of cars running in the Invitation class will not be eligible to participate in the podium ceremonies if they are in the top three overall.

13.2.2 Both podiums may take place simultaneously.

13.2 PODIUMS

13.2.1 Il y aura deux podiums à chaque compétition. Un podium sera réservé aux concurrents des classes Jackie Ickx, Derek Bell et Yannick Dalmas. L'autre podium sera réservé aux concurrents des classes Yves Courage et Gordon Spice. Les pilotes de voitures de la classe Invitation ne seront pas éligibles pour participer aux cérémonies de podium s'ils sont parmi les trois premiers au classement général.

13.2.2 Les deux podiums peuvent avoir lieu simultanément.

ART 14 – TECHNICAL REQUIREMENTS

14.1

14.1.1 All cars presented to the scrutineers should comply with their period specification as well as their FIA Historic Technical Passport/MHRT. Weight, engine capacity and ride height may be checked at any time during the event at the discretion of the MGC Eligibility Delegate or on stewards' decision.

14.1.2 The Competitor is responsible for keeping MHR updated on any changes to their car(s). Failure to do so can ensue disqualification or movement to 'invitation class'.

14.2 FUEL & FUEL SYSTEMS

14.2.1 Fuel must comply with FIA Appendix J, Art. 252 Art.9

14.2.2 Anglo American Oil Company (AAOC) will be the appointed Fuel Supplier to MGCP. Fuel may be ordered in advance of each meeting by contacting AAOC on 01929 551557, info@aaoil.co.uk or using the fuel order forms on the Event Sections of the Masters website.

14.2.3 No refuelling will be allowed in the pit lane at a Competition during any free practice, qualifying practice and race.

14.2.4 It is strictly forbidden to use fuel for the purpose of ballast.

ART 14 – EXIGENCES TECHNIQUES

14.1

14.1.1 Toutes les voitures présentées aux commissaires techniques doivent être conformes à leurs spécifications d'époque ainsi qu'à leur Passeport Technique Historique FIA/MHRT. Le poids, la cylindrée du moteur et la hauteur de caisse peuvent être vérifiés à tout moment pendant l'événement à la discrétion du délégué à l'éligibilité MGC ou sur décision des commissaires.

14.1.2 Le Concurrent est responsable de tenir MHR informé de tout changement apporté à sa ou ses voitures. Le non-respect de cette consigne peut entraîner la disqualification ou le passage à la « classe d'invitation ».

14.2 CARBURANT ET SYSTÈMES DE CARBURANT

14.2.1 Le carburant doit être conforme à l'Annexe J de la FIA, art. 252 art.9

14.2.2 Anglo American Oil Company (AAOC) sera le fournisseur de carburant désigné de MGCP. Le carburant peut être commandé avant chaque réunion en contactant l'AAOC au 01929 551557, info@aaoil.co.uk ou en utilisant les formulaires de commande de carburant sur les sections des événements du site Web des Masters.

14.2.3 Aucun ravitaillement en carburant ne sera autorisé dans la voie des stands lors d'une Compétition lors des essais libres, des essais qualificatifs et de la course.

14.2.4 Il est strictement interdit d'utiliser du carburant à des fins de lestage.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

-
- | | |
|--|---|
| <p>14.2.5 A dry break fuel fitting take off must be fitted to the fuel system and Competitors must be able to demonstrate when required to do so for a capacity check either that the car is empty of fuel or that the system is full.</p> <p>14.2.6 Fuel cells older than five years must be replaced or recertified by the manufacturer. No rubber bladders shall be used for more than 5 years after the date of manufacture unless inspected and recertified by the manufacturer for a period of up to another 2 years. Certificates must be available to MHR upon request.</p> <p>14.2.7 A current FIA spec 200mbar roll over / vent valve must be fitted to the fuel tank and be accessible at all times.</p> <p>14.2.8 Any fuel system components located in the cockpit such as fuel pumps must be covered either by a passenger seat, carbon fibre or aluminium cover.</p> <p>14.2.9 Cars homologated with a safety fuel cell must comply with MSUK Appendix K, Art 4.2.</p> <p>14.2.10 Competitors must ensure that a sufficient sample of fuel can be taken from the car at any time during the Competition (MS UK J5.13.18 / D34).</p> | <p>14.2.5 Le système d'alimentation en carburant doit être équipé d'une prise de carburant à rupture sèche et les concurrents doivent être en mesure de démontrer, lorsque cela est nécessaire pour une vérification de capacité, soit que la voiture est vide de carburant, soit que le système est plein.</p> <p>14.2.6 Les éléments de combustible de plus de cinq ans doivent être remplacés ou recertifiés par le fabricant. Il est interdit d'utiliser des vessies en caoutchouc pendant plus de 5 ans après la date de fabrication, à moins d'avoir été inspectées et recertifiées par le fabricant pendant une période pouvant aller jusqu'à 2 autres années. Les certificats doivent être mis à la disposition de MHR sur demande.</p> <p>14.2.7 Une soupape de retournement / de décharge de 200 mbar conforme aux spécifications FIA doit être installée sur le réservoir de carburant et être accessible à tout moment.</p> <p>14.2.8 Tous les composants du système d'alimentation en carburant situés dans le poste de pilotage, tels que les pompes à carburant, doivent être recouverts d'un siège passager, d'un couvercle en fibre de carbone ou en aluminium.</p> <p>14.2.9 Les voitures homologuées avec une pile à combustible de sécurité doivent être conformes à l'annexe K du MSUK, article 4.2.</p> <p>14.2.10 Les concurrents doivent s'assurer qu'un échantillon suffisant de carburant peut être prélevé sur la voiture à tout moment pendant la compétition (MS UK J5.13.18 / D34).</p> |
|--|---|
-
- | | |
|--|---|
| <p>14.3 TYRES AND WHEELS</p> <p>14.3.1 Only Goodyear, Nova or Michelin tyres may be used in any Masters Group C Competition.</p> <p>14.3.2 A maximum of twelve (12) dry weather tyres are allowed for use during a Competition, this must consist of at least four (4) tyres previously registered and used in a previous competition and a maximum of two (2) sets of four (4) new dry-weather tyres</p> <p>14.3.3 The unique bar code numbers for all tyres must be scanned by the MGCs Series Permanent Delegates before the end of scrutineering at each Competition.</p> | <p>14.3 PNEUS ET ROUES</p> <p>14.3.1 Seuls les pneus Goodyear, Nova ou Michelin peuvent être utilisés dans une compétition des Masters Group C.</p> <p>14.3.2 Un maximum de douze (12) pneus pour temps sec est autorisé à être utilisé pendant une compétition, il doit s'agir d'au moins quatre (4) pneus précédemment enregistrés et utilisés lors d'une compétition précédente et d'un maximum de deux (2) trains de quatre (4) pneus neufs pour temps sec.</p> <p>14.3.3 Les numéros de code-barres uniques pour tous les pneus doivent être scannés par les Délégués Permanents du plateau MGC avant la fin des vérifications techniques lors de chaque Compétition.</p> |
|--|---|
-

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

-
- | | |
|---|---|
| <p>14.3.4 No car will be allowed to take part in a Competition without prior scanning of its tyre bar code numbers. Any failure to ensure a cars tyres have been scanned by the MGC Technical & Eligibility Delegate will be reported to the stewards.</p> <p>14.3.5 The eight (8) tyres registered for each Competition are solely intended for an individual Competitor and are prescribed from the start of qualifying practice to the end of Race 2 (or Race 1 in a single race weekend) and may not be exchanged and/or loaned between Competitors.</p> <p>14.3.6 Should any registered tyre develop a puncture, sustain damage or have a fault, an additional tyre will only be approved by the MGC Series Permanent Delegates in agreement with the MGC tyre supplier and after consultation with the MGC race director if all other registered tyres are deemed not fit for purpose.</p> <p>14.3.7 Tyre warmers and tyre heating tents are permitted but may only be used in the immediate vicinity of the garage area (i.e. not on the grid or pre-grid assembly area).</p> <p>14.3.8 The wet weather tyres can only be used when a wet session is declared by the MGC race director prior to a practice, qualifying or a race. In accordance with the Code, when a session is declared 'WET', the rain/visibility rear light <u>must be switched on at all times that a car is on the track</u>. Where the rain light used is of the LED type, at least 90% of the elements must be operational. If weather conditions change during qualifying practice or a race, tyre choice is then free.</p> <p>14.3.10 Tyre adhesives and/or any form of performance-enhancing chemicals are prohibited.</p> <p>14.3.11 During a race, it is forbidden to carry out any tyre changes with the exception of the following circumstances:</p> <ul style="list-style-type: none">a) A sudden deterioration to track conditions DRY to WETb) A marked improvement in track conditions WET to DRY | <p>14.3.4 Aucune voiture ne sera autorisée à participer à une Compétition sans avoir préalablement scanné ses numéros de code-barres de pneus. Tout manquement à s'assurer que les pneus d'une voiture ont été scannés par le délégué technique et d'éligibilité MGC sera signalé aux commissaires.</p> <p>14.3.5 Les huit (8) pneus inscrits pour chaque Compétition sont uniquement destinés à un Compétiteur individuel et sont prescrits du début des essais qualificatifs à la fin de la Course 2 (ou de la Course 1 lors d'un week-end de course unique) et ne peuvent être échangés et/ou prêtés entre Concurrents.</p> <p>14.3.6 En cas de crevaison, de dommages ou de défaut, un pneu supplémentaire ne sera approuvé par les délégués permanents de la série MGC qu'en accord avec le fournisseur de pneus MGC et après consultation du directeur de course MGC si tous les autres pneus enregistrés sont jugés inaptes.</p> <p>14.3.7 Les chauffe-pneus et les tentes chauffantes pour pneus sont autorisés, mais ne peuvent être utilisés qu'à proximité immédiate de la zone de garage (c'est-à-dire pas sur la grille ou la zone de montage de la pré-grille).</p> <p>14.3.8 Les pneus pluie ne peuvent être utilisés que lorsqu'une séance humide est déclarée par le directeur de course MGC avant une séance d'essais, une qualification ou une course. Conformément au Code, lorsqu'une session est déclarée « PLUIE », le feu arrière de pluie/visibilité doit être allumé à tout moment lorsqu'une voiture se trouve sur la piste. Lorsque la lumière de pluie utilisée est de type LED, au moins 90 % des éléments doivent être opérationnels. Si les conditions météorologiques changent pendant les essais qualificatifs ou une course, le choix des pneus est alors libre.</p> <p>14.3.10 Les adhésifs pour pneus et/ou toute forme de produits chimiques améliorant les performances sont interdits.</p> <p>14.3.11 Pendant une course, il est interdit d'effectuer un changement de pneus à l'exception des circonstances suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">a) Une détérioration soudaine de l'état de la piste SEC à MOUILLÉb) Une nette amélioration des conditions de piste de l'humide au sec |
|---|---|
-

- c) Damaged tyre resulting in a puncture – only one (1) tyre will be allowed to be replaced with a previously nominated tyre
- d) It is forbidden to race a car with a combination of dry and wet tyres

14.3.12 It is forbidden to carry out a tyre change during the mandatory pit stop.

14.4 ENGINES

14.4.1 The engine of all cars must be of the same general size, type and dimension as used in period. It is permitted to use parts that were generally available in period to update the engine. It is permitted to use components from the same family of engines and modern commercially available parts to update the engine. However, these parts must still be of a general type of period components. The onus of proof will be at all times the responsibility of the Competitor.

14.4.2 Any C2 car fitted with a Cosworth DFV type engine may only use engine sizes that were used in period.

14.4.3 The only engine sizes recognized by MHR are 3.0L, 3.3L, 3.5L or 3.9L capacities. The Maximum Engine rev limits will be set for each of these engines at:

- 3.0L engine – 10,600 rpm
- 3.3L engine – 10,200 rpm
- 3.5L engine – 9,500 rpm
- 3.9L engine – 8,200 rpm

14.4.4 The maximum bore size for any Cosworth type engine will be 90.00mm.

14.4.5 Engine air intake restrictors may be removed.

14.4.6 It is permissible to upgrade the engine management system to a modern version (e.g. Life, Motec or similar).

c) Pneu endommagé entraînant une crevaison – un (1) seul pneu pourra être remplacé par un pneu précédemment désigné

d) Il est interdit de faire courir une voiture avec une combinaison de pneus secs et pluie

14.3.12 Il est interdit d'effectuer un changement de pneus lors de l'arrêt au stand obligatoire.

14.4 MOTEUR

14.4.1 Le moteur de toutes les voitures doit être de la même taille, du même type et de la même dimension que celui utilisé à l'époque. Il est permis d'utiliser des pièces qui étaient généralement disponibles à l'époque pour mettre à jour le moteur. Il est permis d'utiliser des composants de la même famille de moteurs et des pièces modernes disponibles dans le commerce pour mettre à jour le moteur. Cependant, ces pièces doivent toujours être d'un type général de composants d'époque. La charge de la preuve sera à tout moment à la charge du Compétiteur.

14.4.2 Toute voiture C2 équipé d'un moteur de type Cosworth DFV ne peut utiliser que des cylindres qui ont été utilisés à l'époque.

14.4.3 Les seules cylindrées reconnues par MHR sont de 3,0 L, 3,3 L, 3,5 L ou 3,9 L. Les limites de régime maximal du moteur seront fixées pour chacun de ces moteurs à l'adresse suivante :

- Moteur 3,0 L – 10 600 tr/min
- Moteur 3,3 L – 10 200 tr/min
- Moteur 3,5 L – 9 500 tr/min
- Moteur 3,9 L – 8 200 tr/min

14.4.4 La taille maximale de l'alésage pour tout moteur de type Cosworth sera de 90.00mm.

14.4.5 Les limiteurs d'admission d'air du moteur peuvent être retirés.

14.4.6 Il est permis de mettre à niveau le système de gestion du moteur vers une version moderne (par exemple Life, Motec ou similaire).

14.5 TURBOCHARGERS

- 14.5.1 Cars may be equipped with a turbocharger system (exhaust manifold, turbo and waste) in keeping with that used in period. Where period components are no longer available or where reliability can be improved, later alternatives may be used, provided that the overall appearance of the installation is maintained.

14.6 LIGHTS AND ELECTRICAL EQUIPMENT

- 14.6.1 Every car must be fitted with headlights, which are in full working order.
- 14.6.2 Brake lights must be fitted and in full working order.
- 14.6.3 A rearward facing red warning light of a minimum of 21 watts with a surface area minimum 20cm² maximum 40cm², or a minimum of 21 watts with a surface area minimum of 50 cm² and with lens and reflectors to EU standards, must be located within 10cm of the car centre line and be clearly visible from the rear. Cars with full-width bodywork may alternatively use two lights equally located about the centre line of the car.
- 14.6.4 An alternative light unit of equal or enhanced constant luminosity or LED lights that are FIA homologated or comply with relevant EU regulations may be used.
- 14.6.5 The warning light must be switched on when visibility conditions are reduced, or when instructed by the officials.

14.7 WEIGHT

- 14.7.1 The weight of each car will be set by the HTP papers or original specifications of the car. Where there is a departure from the standard specification of the car, MHR may choose to impose a different weight limit specific to that car.
- 14.7.2 Whenever the car is checked throughout a Competition, the weight should never be lower than the weights listed below:
- C1 cars - Minimum weight 900Kg
 - C1 cars with 3.5L naturally aspirated engines - Minimum weight 750Kg
 - C2 cars - Minimum weight 750Kg

14.5 TURBOPRESSEURS

- 14.5.1 Les voitures peuvent être équipées d'un système de turbocompresseur (collecteur d'échappement, turbo et déchets) conforme à celui utilisé à l'époque. Lorsque les composants d'époque ne sont plus disponibles ou que la fiabilité peut être améliorée, des alternatives ultérieures peuvent être utilisées, à condition que l'aspect général de l'installation soit maintenu.

14.6 LUMIÈRES ET ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

- 14.6.1 Chaque voiture doit être équipée de phares, qui sont en parfait état de marche.
- 14.6.2 Les feux stop doivent être montés et en parfait état de fonctionnement.
- 14.6.3 Un feu d'avertissement rouge orienté vers l'arrière d'au moins 21 watts avec une surface minimale de 20 cm² et maximale de 40 cm², ou d'au moins 21 watts avec une surface d'au moins 50 cm² et doté d'une lentille et d'un réflecteur conformes aux normes de l'UE, doit être situé à moins de 10 cm de l'axe de la voiture et être clairement visible de l'arrière. Les voitures à carrosserie pleine largeur peuvent également utiliser deux feux situés également sur l'axe médian de la voiture.
- 14.6.4 Une unité d'éclairage alternative de luminosité constante égale ou améliorée ou des feux LED homologués par la FIA ou conformes aux réglementations européennes pertinentes peuvent être utilisés.
- 14.6.5 Le voyant d'avertissement doit être allumé lorsque les conditions de visibilité sont réduites ou lorsque les officiels lui donnent des instructions.

14.7 POIDS

- 14.7.1 Le poids de chaque voiture sera fixé par les papiers PTH ou les spécifications originales de la voiture. Lorsqu'il y a un écart par rapport aux spécifications standard de la voiture, MHR peut choisir d'imposer une limite de poids différente spécifique à cette voiture.
- 14.7.2 Chaque fois que la voiture est contrôlée tout au long d'une compétition, le poids ne doit jamais être inférieur aux poids indiqués ci-dessous :
- Voitures C1 - Poids minimum 900Kg
 - Voitures C1 avec moteurs atmosphériques de 3,5 L - Poids minimum 750 kg
 - Voitures C1 - Poids minimum 750Kg

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

14.7.3 All weights shall be based on the car with no driver and empty of fuel, including engine oil and water.

14.7.4 Any ballast should be reported at the first race and should be sealed by the MGC Eligibility Delegate in advance.

14.8 GROUND CLEARANCE

14.8.1 The minimum ride height for all cars applies at all times throughout a Competition. Testing for compliance may take place at any time during a Competition.

14.8.2 All cars must pass a simple ground clearance test to show a minimum ride height of 40mm at all times during a Competition. The ground clearance test will be carried out with the driver fully attired with race kit and seated in the car. During the ground clearance test, cars must include normal operating fluid levels and the fuel tank should carry at least the minimum 3-litre mandatory fuel sample.

14.8.3 No entirely sprung part of the car may be less than 40mm from the ground. It must be possible for the official scrutineering ground clearance gauge to move freely under the car, the side skirts and front wing endplates.

14.8.4 It is forbidden, apart from the complete front and rear wheels, to allow any part of the car to systematically or continuously touch the ground when the car is in motion.

14.8.5 Any device fitted to the car that bridges the area between the bodywork and the ground at any time is forbidden.

14.8.6 Any device fitted to the car to lower its ground clearance whilst in motion, and/or any component which has that same effect is forbidden.

14.8.7 Progressive springs are only acceptable if fitted originally and any helper springs must collapse fully when the car is stationary.

14.7.3 Tous les poids doivent être basés sur la voiture sans conducteur et vide de carburant, y compris l'huile moteur et l'eau.

14.7.4 Tout lestage doit être signalé lors de la première course et doit être scellé à l'avance par le délégué à l'éligibilité du MGC.

14.8 GARDE AU SOL

14.8.1 La hauteur de caisse minimale pour toutes les voitures s'applique à tout moment pendant toute la durée d'une compétition. Des tests de conformité peuvent avoir lieu à tout moment au cours d'une compétition.

14.8.2 Toutes les voitures doivent passer un simple test de garde au sol pour montrer une hauteur de caisse minimale de 40 mm à tout moment pendant une compétition. Le test de garde au sol sera effectué avec le conducteur entièrement équipé d'un kit de course et assis dans la voiture. Lors de l'essai de garde au sol, les voitures doivent comporter des niveaux de liquide de fonctionnement normaux et le réservoir de carburant doit contenir au moins l'échantillon de carburant obligatoire d'au moins 3 litres.

14.8.3 Aucune partie entièrement suspendue de la voiture ne doit se trouver à moins de 40 mm du sol. La jauge de garde au sol officielle des vérifications techniques doit pouvoir se déplacer librement sous la voiture, les jupes latérales et les plaques d'extrémité de l'aileron avant.

14.8.4 Il est interdit, en dehors des roues avant et arrière complètes, de laisser toute partie de la voiture toucher systématiquement ou continuellement le sol lorsque la voiture est en mouvement.

14.8.5 Tout dispositif monté sur la voiture qui fait le pont entre la carrosserie et le sol à tout moment est interdit.

14.8.6 Tout dispositif monté sur la voiture pour abaisser sa garde au sol en mouvement, et/ou tout composant ayant le même effet est interdit.

14.8.7 Les ressorts progressifs ne sont acceptables que s'ils sont montés à l'origine et tous les ressorts auxiliaires doivent s'affaisser complètement lorsque la voiture est à l'arrêt.

14.8.8 Dampers are free, but every effort must be made to ensure that those fitted are in keeping with the original look of the car.

14.9 BODY AND AERO PACKAGE

14.9.1 Aero packages must be as raced for year of specification selected or as per the FIA HTP. The Competitor must prove that the car ran the aero package in year for its year of specification.

14.9.2 Any additional dive planes/side fences must be in keeping with items available in period.

14.9.3 Maximum width 2000mm / maximum length 4800mm and the maximum wing heights are to be no higher than the highest point of the roof.

ART 15 – SAFETY

15.1 The wearing of an FIA-approved FHR system, in accordance with the FIA Appendix L, Chapter III Article 3 is mandatory for all drivers.

15.2 Fully operational fire systems must conform to current FIA minimum standards. The systems must not be plumbed into the original cars system and the kit must only be fitted as per the instructions supplied using the supplied tubing and nozzles. Failure to comply will void the homologation of the unit. It is recommended to have the original manufacturer's fitting instruction leaflet available with the car's paperwork.

15.3 Cars must use a current FIA Homologated harness.

15.4 All other fire protection, including competitor equipment, must comply to FIA Appendix L standards and comply with the Code.

15.5 Where the rain light used is of the LED type, at least 90% of the elements must be operational.

15.6 All cars must use an FIA homologated seat in accordance with the FIA standard.

14.8.8 Les amortisseurs sont gratuits, mais tous les efforts doivent être faits pour s'assurer que ceux qui sont montés sont en harmonie avec l'aspect d'origine de la voiture.

14.9 CARROSSERIE ET PACK AÉRO

14.9.1 Les packages aéro doivent être conformes à la course pour l'année de spécification sélectionnée ou selon le PTH de la FIA. Le concurrent doit prouver que la voiture a utilisé le package aérodynamique l'année de sa spécification.

14.9.2 Tous les plans de plongée/clôtures latérales supplémentaires doivent être en harmonie avec les articles disponibles à l'époque.

14.9.3 Largeur maximale 2000 mm / longueur maximale 4800 mm et les hauteurs maximales des ailes ne doivent pas dépasser le point le plus élevé du toit.

ART 15 – SÉCURITÉ

15.1 Le port d'un système FHR approuvé par la FIA, conformément à l'Annexe L, Chapitre III Article 3 de la FIA, est obligatoire pour tous les pilotes.

15.2 Les systèmes d'incendie pleinement opérationnels doivent être conformes aux normes minimales actuelles de la FIA. Les systèmes ne doivent pas être raccordés au système d'origine de la voiture et le kit ne doit être monté que selon les instructions fournies à l'aide des tubes et des buses fournis. Le non-respect de cette règle annulera l'homologation de l'unité. Il est recommandé d'avoir la notice de montage du fabricant d'origine à portée de main avec les documents de la voiture.

15.3 Les voitures doivent utiliser un harnais homologué par la FIA.

15.4 Toutes les autres protections contre l'incendie, y compris l'équipement des concurrents, doivent être conformes aux normes de l'Annexe

15.5 Lorsque le feu de pluie utilisé est de type LED, au moins 90 % des éléments doivent être opérationnels.

15.6 Toutes les voitures doivent utiliser un siège homologué par la FIA conformément à la norme de la FIA.

ART 16 – RADIO COMMUNICATION

- 16.1 Pit-to-car and car-to-pit radio communications are permitted. However, it is the responsibility of the Competitor to request approval from the relevant authorities in the country in which the Competition is to take place, to use a dedicated frequency. It is the Competitor's responsibility to ensure that any costs involved are met and that they receive the appropriate approval and authorization (e.g., short-term frequency assignment) from the relevant authorities.

ART 16 – COMMUNICATION RADIO

- 16.1 Les communications radio entre les stands et les voitures et les stands sont autorisées. Toutefois, il est de la responsabilité du Compétiteur de demander l'approbation des autorités compétentes du pays dans lequel la Compétition doit se dérouler, pour utiliser une fréquence dédiée. Il incombe au concurrent de s'assurer que tous les coûts encourus sont couverts et qu'il reçoit l'approbation et l'autorisation appropriées (p. ex., assignation de fréquence à court terme) de la part des autorités compétentes.

ART 17 – PROTESTS, APPEALS & FORCE MAJEURE

- 17.1 All protests must be lodged in accordance with Article 13 of the Code.
- 17.2 All protests must be made in writing and handed to the MGC race director or his assistant, or in their absence to any of the stewards, together with a sum to be specified in the Supplementary Regulations. If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a car, the claimant must pay an additional deposit set by the stewards.
- 17.3 The right to protest lies only with a Competitor. Nevertheless, any official acting in his official capacity may, even in the absence of a protest, take such official action at a Competition as the case warrants.
- 17.4 All appeals shall be governed by Article 15 of the Code.
- 17.5 In the event of protest or appeal. The amounts of the National fees are available in the event supplementary regulations.

ART 17 – PROTESTATIONS, APPELS ET FORCE MAJEURE

- 17.1 Toute protestation doit être formulée conformément à l'article 13 du Code.
- 17.2 Toute réclamation doit être formulée par écrit et remise au directeur de course de la MGC ou à son assistant, ou en leur absence à l'un des commissaires, accompagnée d'une somme à préciser dans le Règlement Particulier. Si la protestation nécessite le démontage et le remontage de différentes pièces d'une voiture, le demandeur doit payer une caution supplémentaire fixée par les commissaires.
- 17.3 Le droit de protestation n'appartient qu'au Concurrent. Toutefois, tout commissaire officiel agissant en sa qualité peut, même en l'absence de protestation, prendre les mesures officielles que le cas justifie lors d'un concours.
- 17.4 Tous les recours sont régis par l'article 15 du Code.
- 17.5 En cas de protestation ou de recours. Les montants des cotisations nationales sont disponibles dans le règlement complémentaire de l'évènement.

Masters Group C

2025 TECHNICAL AND SPORTING REGULATIONS/RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

17.6 MHR, MRC and MGC together with any associated companies and partners (together Masters) shall not be deemed either liable or to be in breach of Contract if any Competition or race is cancelled or postponed due to any circumstances beyond Masters reasonable control, including but not limited to any Act of God, explosion, flood, significant weather event, fire or accident, pandemic, war or threat of war, terrorist activity or threat of terrorism, sabotage, regulations, bye-laws, prohibitions or measures of any kind on the part of any governmental or local authority, strikes, other industrial actions or power failure.

17.6 Le MHR, le MRC et le MGC, ainsi que les sociétés associées et les partenaires (ensemble, les Masters) ne seront pas considérés comme responsables ou comme étant en rupture de contrat si une compétition ou une course est annulée ou reportée en raison de circonstances échappant au contrôle raisonnable des Masters, y compris, mais sans s'y limiter, un cas de force majeure, explosion, inondation, événement météorologique important, incendie ou accident, pandémie, guerre ou menace de guerre, activité terroriste ou menace de terrorisme, sabotage, règlements, arrêtés, interdictions ou mesures de toute nature de la part de toute autorité gouvernementale ou locale, grèves, autres actions industrielles ou pannes d'électricité.