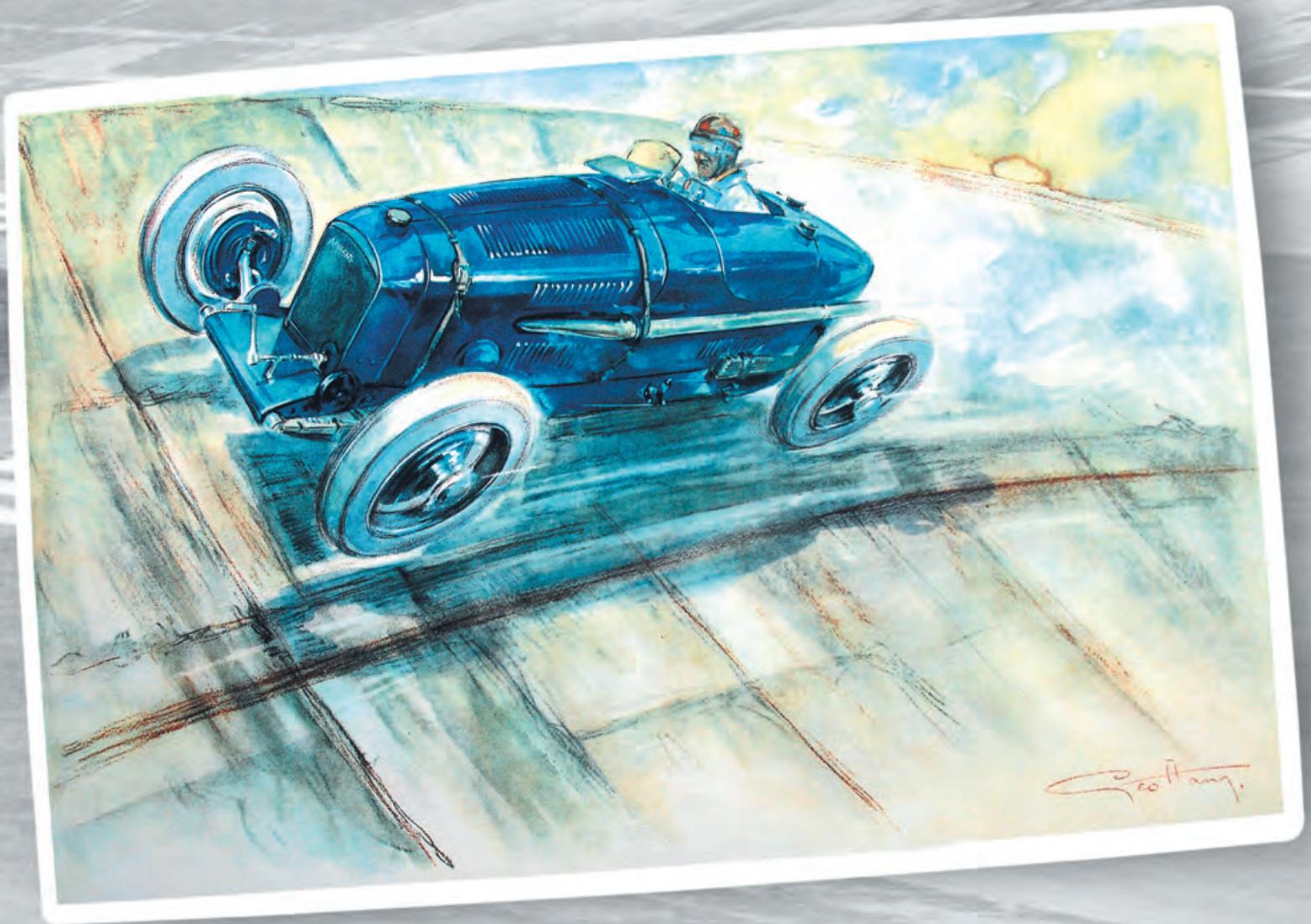


# 1<sup>ER</sup> GRAND PRIX DE PARIS

12-13 MAI 2012



AUTODROME DE LINAS - MONTLHÉRY

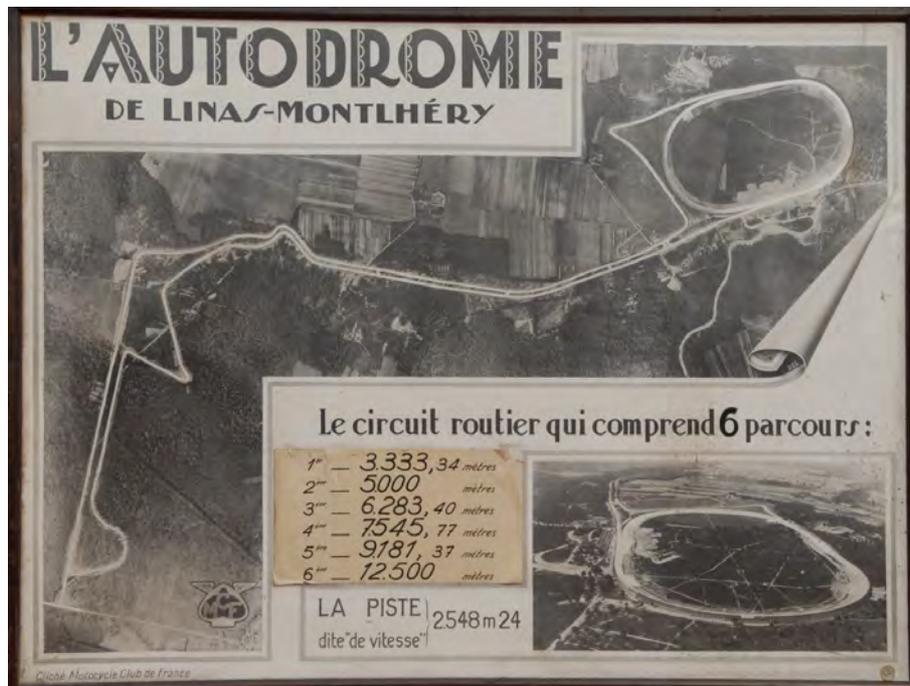


## Histoire 1925 - 1971

### Historique

L'autodrome de Montlhéry est né en 1924 sous l'impulsion de l'industriel Alexandre Lamblin. Il est, avec Brookland en Angleterre, Indianapolis aux USA et Monza en Italie, un des plus anciens circuits au monde. De nombreuses compétitions s'y sont disputées, du Grand Prix de l'ACF en 1925 aux derniers 1 000 km de Paris en 1994. Tous les grands pilotes et constructeurs automobiles s'y sont illustrés. Le tracé « compétition » développe 3,405 km avec une partie sinueuse vers le circuit routier et la partie Est de l'anneau où le spectaculaire virage relevé a été conçu pour qu'un véhicule d'une tonne puisse atteindre 220 km/h à son sommet.

Depuis quelques années l'Utac et ses équipes ont rénové une grande partie de la piste et des infrastructures. Montlhéry est redevenu un lieu hors normes parmi les circuits automobiles où le plaisir de pilotage singulier n'a d'égal que l'émotion procurée par son passé glorieux.



### Compétitions & records

En 1925 Robert Benoist au volant de sa Delage 12 cylindres remporte la première compétition organisée : le Grand Prix de l'Automobile Club de France. Cette course sera organisée jusqu'en 1937. Le public, toujours au rendez-vous, se passionnera pour les duels entre Alfa Romeo et Bugatti, puis par l'entrée en lice des Auto-Union et Mercedes.

Après-guerre, les Coupes du Salon et les 1 000 km de Paris verront s'affronter les plus grands champions comme en 1962 où les frères Rodriguez sur Ferrari 250 GTO l'emportent devant les meilleurs pilotes du monde : Hill, Surtees, Mairesse, Piper, Siffert, Guichet, Simon, Parkes ! Plusieurs rallyes, comme le Tour de France, y feront étape. La course de côte Lapize, sur la portion montante du circuit routier, s'y disputera également. L'Age d'Or s'y tiendra tous les ans jusqu'en 2004.

Dès son ouverture, la piste devient aussi celle de tous les records. De nombreux pionniers des records, équipés de leurs machines exceptionnelles, investissent le circuit. Deux mois à peine après son inauguration, une centaine de records sont établis, voire battus, sur l'autodrome. Le premier exploit est à mettre sur le compte de la marque Rolland Pilain, puis le record du tour de piste sera, pendant longtemps, l'apanage de Gwenda Stewart sur Derby Miller avec une moyenne de 234,681 km/h. Dans les années 1960 on avait comptabilisé plus de 4 000 tentatives de records et 72 % des records du monde avait été établis sur cet autodrome.



# Programme 2012

---

## **Vendredi 11 mai**

- 15h - 19h**            Accueil des participants - Mise en place des voitures dans le paddock  
Cocktail d'ouverture  
Soirée libre

---

## **Samedi 12 mai**

- 8h**                    Ouverture du circuit aux concurrents
- 9h**                    Briefing pilotes obligatoire
- 09h30 - 09h55**      Essais - Plateau A  
**10h00 - 10h25**      Essais - Plateau B  
**10h30 - 11h00**      Essais - Plateau C
- 11h15 - 12h15**      Manche n°1 du Tour de l'Anneau de Vitesse
- 12h30**               Déjeuner sur le paddock au Club des Pilotes
- 14h00 - 14h25**      Manche n°1 du Grand Prix de Paris - Plateau A  
**14h30 - 14h55**      Manche n°1 du Grand Prix de Paris - Plateau B  
**15h - 15h25**        Manche n°1 du Grand Prix de Paris - Plateau C
- 15h30 - 16h30**      Manche n°1 des 2 Heures de Montlhéry
- 20h**                   Dîner de gala à l'Automobile Club de France - Place de la Concorde à Paris

---

## **Dimanche 13 mai**

- 8h**                    Ouverture du circuit aux concurrents
- 09h00 - 09h25**      Manche n°2 du Grand Prix de Paris - Plateau A  
**09h30 - 09h55**      Manche n°2 du Grand Prix de Paris - Plateau B  
**10h00 - 10h25**      Manche n°2 du Grand Prix de Paris - Plateau C
- 10h30 - 11h30**      Manche n°2 des 2 Heures de Montlhéry
- 11h35 - 12h30**      Manche n°2 du Tour de l'Anneau de Vitesse
- 12h30**               Déjeuner sur le paddock au Club des Pilotes
- 14h - 14h25**        Manche Finale du Grand Prix de Paris, avec départ fictif façon « Le Mans » - Plateau A  
**14h45 - 15h10**      Manche Finale du Grand Prix de Paris, avec départ fictif façon « Le Mans » - Plateau B  
**15h30 - 16h**        Manche Finale du Grand Prix de Paris, avec départ fictif façon « Le Mans » - Plateau C
- 16h15**               Grande parade finale
- 16h30**               Remise des prix sur le paddock

*Ce programme est prévisionnel, donc susceptible d'être modifié.*



# Règlement 2012

---

## Modèles éligibles

Tous les modèles ayant couru à Montlhéry entre 1925 et 1939 sont éligibles. Après-guerre, sont acceptés les modèles Tourisme, Grand Tourisme et Sport Prototypes jusqu'à 1971.

Les modèles dans leur configuration "compétition" d'époque sont privilégiés. Le passeport FIA ou FIVA n'est pas indispensable.

Les répliques ne sont pas autorisées. Seules les continuations copies-conformes du modèle original peuvent participer.

Une liste, non exhaustive, des modèles éligibles a été établie (voir ci-après).

Le comité de sélection se réserve le droit de refuser un véhicule, même un modèle figurant dans cette liste.

**Aucune homologation du véhicule ni fiche d'identité ne sont nécessaires pour participer.**

---

## Plateaux

**A** Avant-Guerre 1925 / 1940

**B** Sport & GT 1946 / 1959

**C** Sport & GT 1960 / 1971

---

## Epreuves & Classements

**GRAND PRIX DE PARIS** : le classement par plateau s'établit sur un principe de régularité libre disputé en 3 manches. A chaque session, 4 tours consécutifs sont chronométrés et comparés, le premier servant de référence aux 3 suivants. L'écart est converti en pénalités qui s'additionnent sur les 3 séances. La manche finale compte coefficient 3. Le changement de pilote n'est pas autorisé pendant les manches, .

**2 HEURES DE MONTLHERY** : cette épreuve se dispute en 2 manches de 1h, avec un changement minimum obligatoire de pilote et/ou de voiture. Chaque «Team», dont la composition est libre, doit regrouper : soit 2 pilotes qui se partagent le volant de la même voiture, soit 2 pilotes au volant de 2 voitures différentes. Le changement de pilote doit impérativement intervenir entre la 20<sup>e</sup> et la 40<sup>e</sup> minute de chaque manche. Si le team est composé de 2 véhicules, le plus ancien doit s'élancer en premier. Le principe du classement est toujours celui de la régularité.

**TOUR DE L'ANNEAU DE VITESSE** : les participants effectuent 2 fois 2 tours complets lancés de l'anneau de vitesse (2 500 mètres incluant les deux virages relevés) dont les temps sont comparés. Le plus régulier l'emporte.

A noter : Chaque participant a le choix de s'inscrire à une, à deux ou aux trois épreuves.

---

## Procédure de départ

Les autos sont placées en pré-grille en fonction de leur performance à la séance d'essais libres, puis les départs sont donnés lancés, derrière le Safety-Car.

Pour la manche finale du Grand Prix, un départ fictif façon « Le Mans » est organisé, avec mise en épi des autos dans l'ordre de la grille et les pilotes de l'autre côté de la piste, prêts à bondir !

Les départs du Tour de l'Anneau de Vitesse sont échelonnés de minute en minute.

---

## Sécurité

La licence de pilote et la fiche d'homologation du véhicule ne sont pas nécessaires.

**Le port de la combinaison et d'un casque homologué (minimum type "moto") est obligatoire.**

Seule une personne à bord est autorisée sur piste, mais plusieurs pilotes peuvent partager le même volant pendant les essais ou pendant l'épreuve des 2 Heures. A la fin du weekend, une grande parade clôturera le Grand Prix avec la possibilité d'embarquer un passager pour lui faire découvrir le circuit.



# Infos pratiques 2012

---

## **Localisation - Accès**

Situé à 25 km au Sud-ouest de Paris, l'autodrome de Linas-Montlhéry ([www.utac.com](http://www.utac.com)) est le plus parisien des circuits. Son accès est particulièrement aisé depuis toutes les provenances, grâce notamment à un réseau autoroutier très dense.

---

## **Circuit**

La piste « compétition », longue de 3,405 km, sera utilisée pour le GRAND PRIX DE PARIS et les 2 HEURES DE MONTLHERY. Son tracé unique emprunte la moitié de l'anneau aux virages relevés ainsi qu'une portion sinueuse plus classique alternant gros freinages comme aux « deux ponts » et passages plus techniques comme à « la Ferme » et au « Faye ».

---

## **Paddock**

Chaque participant disposera d'un box individuel couvert pour abriter son auto et ses outils. Un parking pour les remorques est prévu à proximité.

---

## **Club des Pilotes**

Pendant toute la durée de l'évènement les participants et les membres de leur team auront libre accès au Club des Pilotes. Ils y trouveront un open-bar avec boissons chaudes, rafraichissements et glaces. Le Club des Pilotes se veut un lieu de détente, mais surtout de rencontres et de convivialité.

---

## **Carburant**

Du carburant sera disponible à la pompe située à l'entrée du circuit à certains horaires. Le règlement s'effectuera par carte bancaire.

---

## **Assistance mécanique**

Une équipe de mécaniciens professionnels, avec du matériel d'atelier, sera à la disposition de tous les concurrents pour leur porter assistance.

---

## **Hébergement**

Les participants sont libres de leur hébergement, tellement l'offre à Paris ou à proximité immédiate du circuit est large et variée. Nous demeurons à leur écoute pour les conseiller.

---

### ***GEOHAM et l'affiche du GRAND PRIX DE PARIS par Hervé Charbonneaux***

Philippe Charbonneaux, mon père, m'envoie en avril 1969 rue du Dobropol dans le 17<sup>e</sup> à Paris chez son ami Géo afin de l'aider à ranger son appartement suite au décès de sa compagne.

Je découvre alors son incroyable atelier, où les murs sont tous recouverts de peintures, principalement d'avions. Durant deux semaines nous parlons de tout : autos, avions et compétitions bien sûr. Son sujet favori était la piste de Montlhéry où son regard de journaliste reporter, de peintre et de pilote s'est particulièrement porté. Géo y venait très souvent pour assister à des compétitions de tous ordres, à des records et des essais, en particulier au moment du Salon de l'Auto.

Des nombreux souvenirs de ses aventures, je me rappelle celui du lancement de la Renault Frégate. Assis à côté d'un journaliste au volant, dans une descente rapide du circuit, celui-ci rate une vitesse et se retrouve au point mort, pour un dérapage totalement incontrôlé... évité de justesse par Géo, qui remet la 4<sup>e</sup> depuis son siège passager !

En 1929 il réalise une splendide gravure de l'Amilcar 6 cylindres à compresseur sur l'anneau.

En guise de remerciement pour mon aide, il m'offre quelques unes de ses splendides lithographies, que je conserve précieusement depuis. C'est en son nom que je remets le 4 novembre 2011 à l'UTAC, un exemplaire du modèle que nous avons choisi pour représenter le Grand Prix de Paris.



# Inscriptions 2012

---

## **Prestations**

Les droits d'engagement incluent un maximum de prestations nécessaires au bon déroulement du Grand Prix et au confort des participants, avec notamment :

- La participation aux 3 épreuves du GRAND PRIX DE PARIS avec encadrement, sécurité, chronométrage par transpondeur...
- Un emplacement sur le paddock, avec box privatif et parking pour les véhicules accompagnateurs et les remorques,
- Accès au Club des Pilotes avec open-bar,
- Les déjeuners du samedi et du dimanche au Club des Pilotes,
- Le dîner de Gala samedi soir à l'Automobile Club de France - Place de la Concorde à Paris,
- L'assistance mécanique assurée par une équipe de spécialistes RALLYSTORY.

---

## **Droits d'engagement**

<b>Inscription au GRAND PRIX DE PARIS :</b> (valable pour l'auto engagée et son pilote, incluant les prestations décrites ci-dessus)	<b>1 450 €</b>
<b>Option Accompagnateur :</b> - valable pour une personne, incluant l'entrée générale, un parking, l'accès au paddock et au Club des Pilotes et les déjeuners du samedi et du dimanche au Club des Pilotes	180 €
<b>Option Dîner de Gala :</b> - valable pour une personne, samedi à l'Automobile Club de France	160 €

---

## **Clôture des inscriptions**

12 mars 2012, et ensuite sur liste d'attente dans la limite des places disponibles.

**!! Nombre de places limité.**





# Modèles éligibles

**Préambule** : tous les modèles ayant couru à Montlhéry entre 1925 et 1939 sont éligibles. Après-guerre, sont acceptés les modèles Tourisme, Grand Tourisme et Sport Prototypes jusqu'à 1971.

Les modèles dans leur configuration "compétition" d'époque sont privilégiés. Le passeport FIA ou FIVA n'est pas indispensable.

Les répliques ne sont pas autorisées, seules les continuations copies-conformes du modèle original peuvent participer.

Cette liste n'est pas exhaustive.

Le comité de sélection se réserve le droit de refuser un véhicule, même un modèle figurant dans cette liste.

## AEROMINOR

**ABARTH** : Berlinettes - Barquettes - Prototypes

**AC** : Bristol Roadster - Coupé ACECA - Barquette Arnolt - Cobra

## ADLER

**ALFA ROMEO** : Sport et Grand-Prix avant 1940 - P2 - P3 - 8C - 2500 - 2600 - 308 - 1900 SS, SSZ - 2500 MM - Giulietta SV, SZ, SS - TZ, Giulia Sprint, TI Super, GTA, 2600 - 33 - 1750, GTAM

**ALLARD** : Roadsters J2 - Barquettes

**ALPINE** : Berlinettes A106, A108, A110 - Prototypes M63, M64, A210, A211, A220

**ALVIS** : Sports avant 1940

## ALTA

**AMILCAR** : CGS - 6 Cylindres

## APAL

**ASA** : 1000 - 411

**ASTON MARTIN** : Sports avant 1940 - DB2 - DB2/4 - DB4 GT - DB3 - DB3 S - DBR - Project 212, 214, 215

**AUSTIN** : Cooper - Cooper S

**AUSTIN HEALEY** : 100 - 2600 - 3000 - Sprite, Denring

**AUSTRO DAIMLER** : Grand-Prix

**ATS** : 2500 GT

**AUTO UNION** : Grands-Prix avant 1940

**AUSTIN** : Cooper, Cooper S

**BALLOT** : 2L, 3L

**BENTLEY** : Sports avant 1940 : 3L, 4.5 L, 8L

**BIGNAN** : 2L - 3L

## BIZZARRINI

**BMW** : 328, 507, 700S, 1800TI, 2002TI

**BNC** : 1100

**BORGWARD** : Barquettes 1500 - Coupés 1500

**BRABHAM** : Barquettes BT8, BT17

**BRISTOL** : Barquettes - Coupés - 450

**BUGATTI** : Brescia - 23 - 35 - 37 - 38 - 39 - 40 - 43 - 50 LM - 51 - 55 - 57 S - Tank G - 59

**CALLISTA** : Panhard

**CD** : Panhard - Peugeot

**CG** : 1200 - 1300 - 548

## CISITALIA

**CHAPARRAL** : Coupés - Barquettes - Prototypes

**CHENARD ET WALKER** : 32 - 1100

**CHEVROLET** : Corvette

**CHEVRON** : B8 à B8 GT - B16

**CISITALIA** : Coupés 202 - Barquettes 202

**CONNAUGHT** : Barquettes

**COOPER** : T38 - T39 Monaco - Barquettes Bristol, Climax, MG, Monaco

**COSTIN NATHAN** : GT, Astra, G6

**CROSSLE** : Barquettes

**CUNNINGHAM** : Barquettes - Coupés

**DAIMLER** : 250 SP

## DANGEL

**DB** : Barquettes - Coupés

**DEEP SANDERSON** : Ford - Austin

**DELAGE** : 1500 Grand-Prix - D6 3L Grand-Prix

**DELAHAYE** : 135 S - 145 GP

**DENTZEL** : WD Sport, Spyder 1300

**DERBY** : 1100

**DE TOMASO** : Vallengunga - Pantera GTS GR.3, GR.4 - Barquettes Ford

**DIATTO** : 2L Grand-Prix

**DIVA** : Coupés - Barquettes

**DKW** : Monza - Coupés GT

**ELVA** : Barquettes - Courier

**EMERYSON** : Barquettes - Courier

## ERA

**EMW** : Barquettes

**FERRARI** : 166 MM - 166 Inter - 195 S - 212 Export - 340 America - 225 S - 250 S - 340 MM - 375 MM - 250 MM - 375 Plus - 750 Monza - 121 LM - 625 LM - 500 M - 250 GT Boano - 500 TR - 290 MM - 315 S - 335 MM - 500 TRC - 250 TR - 196 Dino - 250 GT California - 250 GT Berlinette - 246 SP - 250 GTO - 250 Lusso - 330 LMB - 330 P - 250 P - 250 LM - 275 LM - 275 P - 166 P Dino - 365 P2 - 275 GTB - 330 P3 - 206 S Dino - 330 P4 - 412 P - 512 S - 512 M - 365 GTB4 GR.4

**FIAT** : Grand-Prix 805 - 806 - 509 Coppa d'Oro - MM - 1100 Spéciale - Coupé V8 - 2300S - 850S - 124S

**TSVP**

**FORD** : P68 - P69 - GT 40 - MKII - MKII B - MKIV - Shelby 350 GT - GT70 - Cortina Lotus - Falcon - Mustang - Galaxie - Anglia - Capri RS, Escort TC

**FOURNIER MARCADIER** : barquette

**FRAZER NASH** : Grand-Prix - Le Mans - Mille Miles - Roadster - Coupés

**GAR**

**GEORGES IRAT** : 2L - 1100

**GILBERN GT**

**GINETTA** : Barquettes - Coupés

**GORDINI** : Barquettes - Coupés

**GUYOT** : Grand-Prix

**HEALEY** : Silverstone - Nash Barquettes - SR Prototypes - Sports Coupés

**HILLMAN**

**HISPANO SUIZA** : H6C 8L Boulogne

**HONDA** : S600 - S800

**HOWMET** : TX

**HRG** : Sports

**HWM** : Sports - Barquettes

**HUDSON**

**ILMANN** : IMP

**INVICTA** : Sports 2L - Sports 4.5L

**ISARD**

**ISO** : Grifo - A3C

**JAGUAR** : SS100 - XK 120 - XK 140 - XK 150 - Type C - Type D - Type E 3.8 L - MK2 - MK1

**JIDE**

**JOWET** : Jupiter Roadster - Le Mans

**KIEFT** : Barquettes 1500

**LAGONDA** : Sports avant 1940

**LAMBERT**

**LAMBORGHINI** : Miura

**LANCIA** : Coupés et Barquettes série D - Aurélia B20 - Appia Zagato - Flavia Zagato - Flaminia Zagato - Lambda - Fulvia coupé et HF

**LA PERLE** : 1500

**LIGIER** : JS1 - JS2

**LISTER** : Barquettes - Coupés

**LOLA** : Mk1 - Climax - Mk3 Aston Martin - GT - T 70 - T 210

**LOMBARDI** : Barquettes

**LORRAINE-DIETRICH** : B 3/6 Sports

**LOTUS** : Sports - Barquettes - Coupés - Elite - Elan 26R - 47

**LOMBART** : 1100

**MAC LAREN** : Barquettes et M6 GT

**MARANDAZ**

**MARCOS** : Austin - Volvo - Ford - Mantis

**MASERATI** : Sports et Grands-Prix avant 1940 - A6 - 150 S - 200 S - 300 S - 450 S - 200 SI - Tipo 61 - Tipo 63 - Tipo 151 - Tipo 154

**MATHIS** : 1500

**MATRA** : Jet 5S - Jet 6 - MS 620, 630, 650.

**MERCEDES** : W25 - Monoplaces avant 1940 - SS - SSK - 300 SL - 300 SLR - 190 SL

**MERLYN** : Barquettes

**MG** : Midget - Magnette K3 - Midget P, TA, TC, TD - MG A, Twin Cam - MG B avant 1968 - MG C GT Coupé avant 1969

**MIRAGE FORD** : Prototypes

**MONOPOLE** : 1100 - Panhard

**MOYNET** : Prototype

**MONTIER**

**MORETTI** : Barquettes - Coupés

**MORGAN** : **3 roues** - 4/4 - Plus 4 - Plus 8

**MOORIS** : Cooper, Cooper S

**NARDI** : Barquettes

**NSU** : 1500 GP - Prince Coupé - 1000, 1200 TT, TTS, Spider Wankel

**NOMAD** : G6 Coupé

**OM** : 2L

**OMEGA** : Six

**OPEL** : Commodore GS, Kadett 1900 rallye, Axcona 1900SR

**OSCA** : Barquettes - Coupés 1600 GT

**PANHARD** : Barquettes Spéciales X - Coupés X - Junior - Dyna - Z - Tigre - 24 CT

**PEGASO** : Z102

**PEERLESS** : GT

**PEUGEOT** : Indy L3 et I45 - 174 S - 302 - 402 Darl'Mat - 203 Spéciale Barquette - MD - 204 coupé

**PORSCHE** : 356 A, B, D, Carrera - Carrera Abarth - 550 - RS60 - RSK - RS 61 - 718 - 904 - 906 - 907 - 908 - 910 - 911 2.0 - 911 T 2.0 - 911 R 2.0 -

911 S 2.0 - 911 S 2.2 - 911 S 2.4 - 911 S 2.5 - 914/6 GT - 917

**RENAULT** : 4 CV 1063 - Tank, Coupés dérivées - Dauphine 1093, R8G, R12G

**RENE BONNET** : Djet - Aerodjet

**RILEY** : Sports avant 1940 - 2,5 L

**SAAB** : Monte-Carlo, Sonnet

**SALMSON** : 1100 GS - 2300 S Coupés, Barquettes

**SANDFORD**

**SCARAB** : Barquettes

**SERENISSIMA** : Coupés - Barquettes

**SIATA** : 1100 - V8

**SIMA VIOLET**

**SIMCA** : 8 type Barquettes Spéciales - Sport - Coupé - 1000, 1200 S et rallye

**SINGER** : Le Mans - Sports avant 1940

**SKODA** : 1100 / 1500 Barquettes

**SQUIRE** : 1500

**STANGUellini** : Barquettes

**STEYR** : Klausen - Grand-Prix avant 1940

**STUTZ** : Black Hawk

**SUNBEAM** : Grand-Prix - Alpine LM - Tiger - Coupé LM - Rapier

**SWALLO DORETTI**

**TALBOT** : 1500 - T105 - T150 C - SS - T26 GS - T14 LS - Maserati Barquettes

**TOJEIRO** : Barquettes - Sports

**TRACTA** : Sports avant 1940

**TRIUMPH** : TR2 - TR3 - TR3 A - TR4 - Spitfire Prototypes - TRS - TR5 - GT6

**UNIPOWER** : GT

**TVR** : 1600 - Griffith - Tuscan - Grantura

**VERITAS** : Barquettes

**VOLVO** : 544 - 122 S

**WM** : Coupé