

Information pour la rédaction d'une Demande de Passeport Technique Historique.

Préambule.

La rédaction de la demande doit être complète et surtout cohérente.

Page 1

Catégorie : Indiquer précisément la catégorie comme Groupe 2 par exemple (tourisme de compétition)
Epreuve : Indiquer en particulier si votre voiture, admissible en rallye, n'est destinée qu'à la cote et/ou le circuit.

Période : Indiquer précisément la période ou vous désirez placer votre voiture. Ceci peut varier avec les équipements qui sont montés sur celle-ci.

Classe : Indiquer précisément la classe que vous avez choisi pour votre voiture, comme GT ou GTS car ceci dépend des équipements qui sont montés sur celle-ci.

Marque : marque.

Modèle : préciser bien le type, l'appellation exacte du modèle que vous présentez, que vous revendiquez.

Moteur : sera simplement N° de cylindres, position et arbre à cames. *comme 4 cyl. en ligne 2 ACT.*

N° de châssis : ceci est très important. Donner le N° complet avec son préfixe éventuel et joindre une photo de la plaque constructeur et du n° de châssis frappé. (N° de votre voiture de base, de série).

Cylindrée : calculée avec 3,1416 (*avec coefficient suralimentation pour les voitures et périodes concernées*).

N° fiche homologation FIA. Ceci est très important pour les modèles homologués et donc impératif afin de connaître exactement le modèle que vous présentez et revendiquez en tourisme ou grand tourisme (T, CT, GT, GTS).

Nombre de page... Ne pas renseigner.

Page 2

Extensions d'homologation : porter dans cet article toutes les variantes contenues dans la fiche de référence FIA pour les voitures homologuées, mais ceci de manière cohérente avec le stade d'évolution de la voiture présentée, en particulier sur les freins et autres équipements directement liés à la performance.

Page 3

1.1.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.

1.1.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

1.1.c/ ne pas oublier le matériau, *comme Alu ou Acier.*

1.1.d/ endroit précis, *comme passage de roue avant droit.*

1.2.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.

1.2.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

1.2.c/ la plupart des types sont contenus dans la parenthèse. Reprenez-les.

1.2.d/ la plupart des types sont contenus dans la parenthèse. Reprenez-les.

1.2.e/ la plupart des types sont contenus dans la parenthèse. Reprenez-les.

1.2.f/ la suspension est réglable lorsque les points d'articulation sont (monoplace, proto) ou sont rendus réglables (tourisme, grand tourisme)

1.2.g/ souvent joints Uniball, *un filetage sur assiette de ressort n'est pas ici considéré comme réglage de suspension*

1.2.h/ appelée également barre anti-dévers ou stabilisatrice.

1.2.i/ rarement réglable sur les voitures tourisme et grand tourisme en série.

Page 4

1.3.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.

- 1.3.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 1.3 c/ la plupart des types sont contenus dans la parenthèse.
- 1.3 d/ la plupart des types sont contenus dans la parenthèse.
- 1.3 e/ la plupart des types sont contenus dans la parenthèse.
- 1.3.f/ la suspension est réglable lorsque les points d'articulation sont (monoplace, proto) ou sont rendus réglables (tourisme, grand tourisme)
- 1.3.g/ souvent joints Uniball, *un filetage sur assiette de ressort n'est pas ici considéré comme réglage de suspension*
- 1.3.h/ appelée également barre anti-dévers ou stabilisatrice.
- 1.3.i/ rarement réglable sur les voitures tourisme et grand tourisme en série.

Page 5

- 2.1.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.1.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 2.1.c/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.1.d/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 2.1.e/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.1.f/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 2.1.g/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.1.h/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 2.1.i/ marque exact.et N° moteur complet avec préfixe éventuel (N° de fonderie).
- 2.1 j/ année de fabrication.
- 2.1.k/ nombre cylindres et contenu dans la parenthèse ...ligne, V, à plat...
- 2.1.l/ alésage/course d'origine et alésage actuel (réalésage) la course reste souvent et réglementairement la même que l'origine.
- 2.1.m/ la cylindrée sera alésage multiplié par alésage multiplié par 3,1416 multiplié par course divisé par 4 et multiplié par le nombre de cylindres
- 2.1.n/ les lumières sont les orifices admission et échappement dans la culasse. Souvent le double des cylindres mais pas obligatoirement. Le nombre total de bougies. Le nombre de soupapes dans un cylindre (*souvent 2 ou 4*)
- 2.1.o/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.1.p/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

- 2.2.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON peut être motivée par une autorisation de l'annexe K (règlement contemporain).
- 2.2.b/ dans le cas d'un NON, justifier précisément avec l'article de l'annexe K
- 2.2.c/ indiquer très précisément le principe de fonctionnement contenu à l'intérieur de l'allumeur
- 2.2.d/ indiquer très précisément le principe de fonctionnement de l'électronique. Ceci avec des appellations exactes sur le principe, le système de fonctionnement et non un N° de série ou une simple Marque.

Page 6

- 2.3.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.3.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 2.3.c/ Marque exacte et surtout type très exact, comme DCOE ou IDA...et non « double corps ».
- 2.3 d/ Marque exacte et surtout type très exact
- 2.3.e/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
- 2.3.f/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
- 2.3 g/ Marque exacte et surtout type très exact
- 2.4.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON peut être motivée par une autorisation de l'annexe K (règlement contemporain).
- 2.4.b/ dans le cas d'un NON, justifier précisément avec l'article de l'annexe K
- 2.4 c/ dans certain cas peut être mécanique et électrique.

- 2.4.d/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
2.4.e/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

Page 7

- 2.5.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
2.5.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
2.5 c/ carter humide signifie par barbotage...
2.5 d/ refroidisseur d'huile signifie radiateur d'huile...
2.5 e/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON peut être motivée par une autorisation de l'annexe K (règlement contemporain).
2.5.f/ dans le cas d'un NON, justifier précisément avec l'article de l'annexe K
2.5.g/ la question est claire.

- 3.1.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
3.1.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
3.1 c/ la Marque est souvent spécifique et n'est pas la Marque de la voiture (ZF, GETRAG...) le type doit être l'identification précise de la boîte.
3.1 d/ Nombre : 4,5...(4+OD) Année :..
3.1.e/ Renseigner même si les rapports sont libres dans la catégorie et la période. Ceci sous la forme du nombre de dents.

- 3.2 a/ AV ou AR.
3.2 b/ sera souvent : arbre pour pont rigide et demi-arbre pour pont brisé et boîte arrière.
3.2 c/ la réponse sera presque toujours OUI.
3.2 d/ même si dans certaines catégories de voiture les rapports sont libres il importe de renseigner ce point.
3.2 e/ même si dans certaines catégories de voiture les rapports sont libres il importe de renseigner ce point.
3.2 f/ ceci est appelé plus couramment « pont autobloquant »
3.2 g/ la Marque est spécifique et n'est pas la Marque de la voiture. Le Modèle est souhaitable. Par contre, il est impératif de décrire le Système comme le principe de fonctionnement...disques, galets, pignons...

Page 8

- 4.1.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle et peut être motivée par une autorisation de l'annexe K (règlement contemporain).
4.1.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA et justifier précisément avec l'article de l'annexe K.
4.1 c/ Type : souvent hydraulique... préciser si à câbles ou hydraulique pour les plus ancienne.
4.1 d/ la Marque des étriers des disques est spécifique et n'est pas la Marque de la voiture. En particulier pour les T,GT, CT et GTS les étriers doivent être identifiables sur la fiche d'homologation d'époque de la FIA pour la voiture considérée.
4.1 e/ ces mesures doivent être prise sur votre voiture.
4.1 f/ ces mesures doivent être prise sur votre voiture. Un disque ventilé dans son épaisseur entre les deux faces est ventilé. Un disque plein dans son épaisseur mais percé n'est pas ventilé. Couramment le matériau est Fonte ou bien Alu. Couramment les pistons sont 1 (flottant), 2 ou 4.

- 4.2.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
4.2.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
4.2 c/ il est impératif de décrire le Type comme le principe de fonctionnement.

- 5.1.a/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.
5.1.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.
5.1 c/ le matériau sera celui des roues figurant sur les photos de la voiture présentée.
5.1 d/ pour certaines catégories de voiture ou les dimensions des roues sont libres, quatre dimensions sont proposées ceci en conformité avec la dimension des roues complète (jante/pneus) de l'annexe K.

5.1 e/ pour certaines catégories de voiture ou les dimensions des roues sont libres, quatre dimensions sont proposées ceci en conformité avec la dimension des roues complète (jante/pneus) de l'annexe K.

Page 9

6.1.a/ la réponse sera presque toujours OUI sauf par exemple pour les modifications de carrosserie conforme au groupe 2 ou 4 effectuées sur des voitures de série à la base.

6.1 b/ la réponse sera presque toujours non renseigner sauf un OUI par exemple pour les modifications de carrosserie conforme au groupe 2 ou 4 effectuées sur des voitures de série à la base.

6.1.c/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

6.1 d/ la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.

6.1.e/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

6.1 f/ également : berline...

6.1 g/ acier, alu, fibre de verre/polyester... Pour certaine voiture CT ou GTS en particulier, mentionner éventuellement le matériau des divers éléments de carrosserie comme extension d'aile ou capot...

6.1 h/ le nombre de siège ici sera celui de la voiture de base et non de la voiture de course. Exemple : monoplace (1) coupé (2) berline (4).

6.1 i/ ce sont les portières et non les ouvrants, certaines voitures très anciennes peuvent avoir trois portières.

6.2 a/ ceci ne concerne que les monoplaces, les prototypes et groupe 5 avec aileron et flaps. La réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle.

6.2.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA.

6.2 c/ ceci ne concerne que les monoplaces, les prototypes et groupe 5 avec aileron et flaps Mesurer précisément sur votre voiture avec cohérence.

6.2 d/ ceci ne concerne que les monoplaces, les prototypes et groupe 5 avec aileron et flaps. Mesurer précisément sur votre voiture avec cohérence.

6.3 a/ le terme éclairage inclus le générateur, en conséquence : la réponse sera presque toujours OUI la réponse NON est exceptionnelle et peut être motivée par une autorisation de l'annexe K (règlement contemporain).

6.3.b/ dans le cas d'un NON exceptionnel justifier précisément ce qui sera considéré comme une non-conformité historique pouvant éventuellement faire l'objet d'une dérogation de la FIA et justifier précisément avec l'article de l'annexe K.

6.3 c/ pour certaine monoplace en particulier qui n'ont pas de générateur mais juste une batterie marquer « sans », pour certaines anciennes : magnéto.

7.1 a/ Distance entre l'axe des roues avant et l'axe des roues arrière. Droite et gauche sont souvent les mêmes sauf Renault 5...

7.1 b/ Distance entre les centres des bandes de roulement des pneus droit et gauche d'un même essieu. La méthode simple de mesure est la suivante :

Prendre une cale ou une équerre afin de projeter au sol l'aplomb du flan bas du pneu. Ceci à l'aplomb de l'axe de roue.

Placer la cale contre le flan extérieur du pneu droit et marquer le sol.

Placer la cale contre le flan intérieur du pneu gauche et marquer le sol.

Dégager la voiture pour laisser les marques libres.

Mesurer la distance entre les deux marques. Ceci est votre voie.

Pour une plus de précision vous pouvez effectuer une deuxième mesure inversée :

intérieur du pneu droit

extérieur du pneu gauche

Faire la somme des deux mesures et diviser par deux ; Cette moyenne sera très précisément la valeur de la voie de votre voiture

7.1 c/ Le poids demandé ici n'est pas tant le poids réel de votre propre voiture mais plutôt le poids minimum réglementaire auquel vous pouvez prétendre suivant la catégorie de votre voiture. En conséquence vous devez considérer suivant le cas : l'histoire documentée pour les plus anciennes, la fiche d'homologation FIA pour les voiture homologuées ou bien l'annexe J de fin de période ou bien le règlement spécifique d'époque pour des monoplaces...etc.

8/ dessins : à l'heure où ces lignes sont écrites, la nécessité d'un dessin est jugée par la commission d'homologation suite à l'étude de la demande.

9/ Pour les antiques, monoplaces, proto, groupe 5, IMSA, etc.

Page 11

10/ préciser ce point comme en page un de la demande.

11/ Ceci est la déclaration du propriétaire de la voiture avec ses coordonnées et sa signature.

PHOTOS

Ceci est un document technique destiné à être reproduit. Les photos doivent être de qualité « professionnelle »

En particulier pour les suspensions/frein et moteur tous les éléments cadrés dans l'objectif doivent être très nettement visibles

Il faut privilégier les prises de vue en extérieur sans contre jour.

Les cinq photos seront fournies en deux tirages identiques et surtout au format 9 x13 de l'insert du passeport.

Les photos numériques sont admises si elles sont tirées sur du papier photo et présente la même définition qu'une photo argentique traditionnelle.

Page 1. Photo 1

¾ avant. Voiture terminée sans aucune publicité. Photo en extérieur lumineux (attention aux voitures noires). Le ¾ avant montre la face avant et le côté droit ou gauche. Vue complète de la voiture et plein cadre et surtout au format 9 x13 de l'insert du passeport.

Page 2. Photo 2

¾ arrière. Voiture terminée sans aucune publicité. Photo en extérieur lumineux (attention aux voitures noires). Le ¾ arrière montre la face arrière et le côté inverse au ¾ avant. Vue complète de la voiture et plein cadre et surtout au format 9 x13 de l'insert du passeport.

Page 2 Illustration

A fournir lorsque la carrosserie de la voiture de base de série est modifiée, comme extensions d'ailes ou spoiler avant, par exemple en CT et GTS. Cette illustration, prise dans des documents anciens, montrant le même modèle en course, avec exactement la même configuration de carrosserie que votre voiture.

Pour les autres voitures une documentation illustrée sera fournie également mais ne sera pas insérée dans le Passeport final.

Page 3. Photo 3

Suspension et freins avant.

Vue de ¾ montrant la tranche du disque, la face du disque, l'étrier au premier plan, une partie de la suspension montrant son principe. Cette prise de vue ne sera pas cadrée au delà de l'arche de roue. Un tambour sera pris dans le même esprit

Page 4. Photo 4

Suspension et freins arrière.

Vue de ¾ montrant la tranche du disque, la face du disque, l'étrier au premier plan, une partie de la suspension montrant son principe. Cette prise de vue ne sera pas cadrée au delà de l'arche de roue. Un tambour sera pris dans le même esprit

Page 6. Photo 5

Moteur.

Vue du moteur complet montrant en priorité l'admission. Moteur dans son compartiment avec son environnement visible. En conséquence le cadrage sera à la limite de l'ouverture du compartiment moteur.