

MIĘDZYNARODOWY KODEKS TECHNICZNY FIVA (2010)
(wersja polska; w sprawach spornych obowiązuje wersja angielska)

SPIS TREŚCI

0. WPROWADZENIE

1. DEFINICJA

2. POJĘCIA

3. ZASADY OGÓLNE

4. KLASYFIKACJA TECHNICZNA POJAZDÓW

5. KLASYFIKACJA OKRESU KONSTRUKCJI POJAZDU

6. OKREŚLENIE DATY BUDOWY I KLASYFIKACJA

7. KARTA IDENTYFIKACYJNA FIVA

8. INNE

Załącznik A

Wniosek o wydanie Karty Identyfikacyjnej FIVA

Załącznik B

Karta Identyfikacyjna FIVA

MIĘDZYNARODOWY KODEKS TECHNICZNY FIVA

0. WPROWADZENIE

Kodeks Techniczny definiuje POJAZD ZABYTKOWY według idei FIVA, określa zasady klasyfikacji POJAZDÓW ZABYTKOWYCH na różne grupy i określa wymogi na jakich FIVA może wystawić Kartę Identyfikacyjną FIVA.

Karata Identyfikacyjna FIVA

- odzwierciedla wszystkie informacje o pojeździe przekazane przez właściciela i zweryfikowane przez FIVA jako instytucje niezależną – poprzez to identyfikuje pojazd, jego stan zachowania w momencie inspekcji, przedstawia znaną historię pojazdu i prawdopodobne modyfikacje.
- implikuje rejestrację informacji w bazie danych – poprzez to rejestruje i zabezpiecza techniczną i znaną historię przetrwałych pojazdów z korzyścią dla światowego dziedzictwa motoryzacyjnego.
- jest wystawiana do użytku podczas IMPREZ FIVA, a także może być używana przez właścicieli do ich własnych celów.

Ogólnym celem jest zachowanie i utrzymanie w stanie sprawności technicznej wszystkich pojazdów drogowych mieszczących się w definicji POJAZDU ZABYTKOWEGO wg FIVA.

1. DEFINICJA

FIVA definiuje POJAZD ZABYTKOWY jako napędzany mechanicznie pojazd drogowy:

- który ma co najmniej 30 lat;
- który jest zachowany i utrzymywany w stanie historycznie poprawnym;

- który nie jest używany jako środek codziennego transportu;
- i który z tego powodu stanowi część naszego technicznego i kulturalnego dziedzictwa.

2. POJĘCIA

POJAZD ZABYTKOWY: pojazd spełniający warunki określone przez definicję FIVA.

EPOKA: okres czasu, w którym POJAZD ZABYTKOWY był użytkowany. Może on być różny dla poszczególnych POJAZDÓW ZABYTKOWYCH w różnych krajach.

SPECYFIKACJA Z EPOKI: Standardowa specyfikacja (wyposażenie) pojazdu do czasu wypuszczenia na rynek nowego modelu przez WYTWÓRCĘ.

WYTWÓRCA: Osoba lub firma, która posiada prawa, zaprojektowała, wykonała, złożyła i wprowadziła pojazd na rynek.

PRODUCENT KOPII: Osoba lub firma (ale nie WYTWÓRCA), który zbudował pojazd będący kopią POJAZDU ZABYTKOWEGO poza jego EPOKĄ.

3. ZASADY OGÓLNE

- 3.1** POJAZD ZABYTKOWY powinien być przechowywany i użytkowany w odpowiedni, bezpieczny dla środowiska sposób, zachowany i użytkowany tak jak w EPOCE.
- 3.2** Modyfikacje spoza EPOKI i inne zmiany powinny być unikane i ograniczone wyłącznie do tych wymaganych przez władze lub niezbędnych ze względu na upośledzenie właściciela/kierowcy, zapewniających bezpieczne użytkowanie pojazdu na drodze. Powinny być wykonane zgodnie z duchem EPOKI i w taki sposób, aby pojazd mógł być przywrócony do stanu historycznie poprawnego.
- 3.3** Modyfikacje i zmiany muszą być tak udokumentowane, aby w przyszłości było wiadomo jak POJAZD ZABYTKOWY różni się od stanu oryginalnego. Ta informacja musi pojawić się na 4. stronie Karty Identyfikacyjnej FIVA.

4. KLASYFIKACJA TECHNICZNA POJAZDÓW

4.1 KATEGORIE POJAZDÓW

Typ A - STANDARDOWY

POJAZD ZABYTKOWY o standardowej specyfikacji, takiej w jakiej dostarczał go WYTWÓRCA. Minimalne "kosmetyczne" modyfikacje w EPOCE oraz typowe akcesoria dostępne na rynku w danej EPOCE są akceptowalne.

Typ B - ZMODYFIKOWANY W EPOCE

POJAZD ZABYTKOWY specjalnie wyprodukowany lub zmodyfikowany w EPOCE w

określonym celu, typowy w swoim rodzaju, a więc posiadający własną wartość historyczną.

Typ C – REPRODUKCJA I REPLIKA

Pojazd REPRODUKCJA jest kopią POJAZDU ZABYTKOWEGO, zbudowaną poza swoją EPOKĄ, przez PRODUCENTA KOPII, przy wykorzystaniu lub bez wykorzystania części z EPOKI, imitujący określony model. Taki pojazd musi być wyraźnie rozróżnialny jako REPRODUKCJA. POJAZD ZABYTKOWY będzie nazywany kombinacją nazwy PRODUCENTA KOPII i WYTWÓRCY oraz modelu, którego jest REPRODUKCJĄ (*przykład: Smith Bugatti Type 35*).

REPLIKA podlega wyżej wymienionym warunkom, przy czym musi być wykonana przez WYTWÓRCĘ oryginalnego pojazdu.

Zarówno REPRODUKCJA, jak i REPLIKA będzie POJAZDEM ZABYTKOWYM na podstawie daty swojej kompletacji.

Typ D – ZMODYFIKOWANY POZA EPOKĄ

Modyfikacje dokonane poza EPOKĄ w POJEŹDZIE ZABYTKOWYM o udokumentowanym pochodzeniu, w sposób typowy dla EPOKI z wykorzystaniem części o specyfikacji z EPOKI.

Typ X – WYJĄTEK

Zmodyfikowany poza swoją EPOKĄ POJAZD ZABYTKOWY o udokumentowanym pochodzeniu, przy wykorzystaniu części i technologii niedostępnych w EPOCE. Taki pojazd musi posiadać oryginalne podwozie/ramę, a także karoserię zgodną ze specyfikacją EPOKI dla danego modelu. Nie więcej niż dwa poniższe główne podzespoły mogą być zmienione w porównaniu do oryginalnej specyfikacji:

- Silnik
- Układ napędowy
- Koła
- Przednie zawieszenie / Układ kierowniczy
- Tylne zawieszenie

Modyfikacje mogą być wykonane współcześnie. Takie modyfikacje nie wpływają na datowanie pojazdu.

4.2 GRUPY STANU ZACHOWANIA POJAZDÓW

Grupa 1 – ORYGINALNY

POJAZD ZABYTKOWY taki, jak został oryginalnie wyprodukowany, niezmieniony lub z niewielkimi uszkodzeniami.

Grupa 2 – AUTENTYCZNY

POJAZD ZABYTKOWY taki jaki był używany, ale nigdy nie restaurowany, zgodny z oryginalną specyfikacją, o znanej historii i oryginalnym, prawdopodobnie w zużyтым stanie. Części ulegające normalnemu zużyciu mogą być wymienione na

części o specyfikacji z EPOKI. Naprawy powłoki lakierniczej, blacharskie, tapicerskie są zabronione.

Grupa 3 - ODRESTAUROWANY

POJAZD ZABYTKOWY o znanym pochodzeniu, całkowicie lub częściowo zdemontowany, odtworzony i ponownie zmontowany. Tylko niewielkie różnice w stosunku do oryginalnej specyfikacji WYTWÓRCY w razie braku oryginalnych części lub materiałów są dopuszczalne. Oryginalne części WYTWÓRCY powinny być wykorzystane jeżeli są dostępne, ale mogą być zastąpione innymi o tej samej specyfikacji. Wnętrze i wykończenie zewnętrzne powinno być jak najbliższe specyfikacji z EPOKI.

Grupa 4 - ODBUDOWANY

Części z jednego lub kilku pojazdów tego danego modelu lub typu posłużyły do odbudowy jednego POJAZDU ZABYTKOWEGO możliwie zgodnie ze specyfikacją WYTWÓRCY. Oryginalne części WYTWÓRCY powinny być wykorzystane wszędzie tam gdzie to możliwe, ale mogą być zastąpione innymi o tej samej specyfikacji. Wnętrze i wykończenie zewnętrzne powinno być jak najbliższe specyfikacji z EPOKI.

5. KLASYFIKACJA OKRESU KONSTRUKCJI POJAZDU

Na imprezach FIVA pojazdy są klasyfikowane w następujących klasach:

Klasa A (Ancestor) Pojazdy wybudowane do 31 grudnia 1904

Klasa B (Veteran) Pojazdy wybudowane od 1 stycznia 1905 do 31 grudnia 1918

Klasa C (Vintage) Pojazdy wybudowane od 1 stycznia 1919 do 31 grudnia 1930

Klasa D (Post Vintage) Poj. wybudowane od 1 stycznia 1931 do 31 grudnia 1945

Klasa E (Post War) Pojazdy wybudowane od 1 stycznia 1946 do 31 grudnia 1960

Klasa F Pojazdy wybudowane od 1 stycznia 1961 do 31 grudnia 1970

Klasa G Pojazdy wybudowane od 1 stycznia 1971 do limitu FIVA zdefiniowanego w § 1.

6. OKREŚLENIE DATY BUDOWY I KLASYFIKACJA

- 6.1** Do określenia daty budowy i klasyfikacji pojazdu lub poszczególnych części pojazdu powinny zostać uwzględnione wszelkie informacje i dokumenty do niej się odnoszące. Numery podwozia / ramy / seryjne oraz silnika są wymagane. W przypadku pojazdów oryginalnie identyfikowanych na podstawie tylko numeru silnika, numer ten będzie traktowany jako numer seryjny pojazdu.
- 6.2** Dostarczenie niezbędnych dokumentów należy zawsze do obowiązków właściciela pojazdu.
- 6.3** Wydająca kartę ANF (Narodowa Władza FIVA), jest odpowiedzialna za określenie daty produkcji i klasyfikację pojazdu.

- 6.4** POJAZD ZABYTKOWY oceniony przez ANF będzie normalnie akceptowany przez innych członków FIVA. Jeżeli wydająca kartę ANF ma wątpliwości odnośnie szczegółów pojazdu, powinna szukać informacji w innych ANF. W takich przypadkach, niezbędna dokumentacja powinna zostać udostępniona ANF występującej z takim wnioskiem lub Komisji Technicznej FIVA.
- 6.5** W sytuacjach spornych dotyczących określenia budowy pojazdu i/lub jego klasyfikacji pomiędzy jego właścicielem i macierzystą ANF lub pomiędzy różnymi ANF, sprawy takie muszą zostać poddane ocenie Komisji Technicznej FIVA po opłaceniu stosownych kosztów. Decyzja wydana przez Komisję Techniczną FIVA jest ostateczna.

7. KARTA IDENTYFIKACYJNA FIVA

- 7.1** FIVA może, w odpowiedzi na złożony wniosek, wydać Kartę Identyfikacyjną dla pojazdu, który spełnia wymogi Kodeksu Technicznego.
- 7.2** Karta Identyfikacyjna FIVA jest dokumentem wydawanym przez ANF w celu identyfikacji POJAZDU ZABYTKOWEGO, po dokonaniu inspekcji przez FIVA lub jej reprezentanta. Karta Identyfikacyjna pozostaje własnością FIVA przez cały czas i jest ważna 10 lat od daty wydania lub do momentu zmiany właściciela pojazdu.
- 7.3** W kraju, w którym istnieje ANF, właściciel POJAZDU ZABYTKOWEGO zarejestrowanego w tym kraju, musi zwrócić się z wnioskiem o wydanie Karty Identyfikacyjnej FIVA do tego ANF na formularzu określonym w Załączniku A do Kodeksu Technicznego FIVA. ANF nie może wydać Karty Identyfikacyjnej FIVA dla pojazdu zarejestrowanego w innym kraju.
- 7.4** Dla POJAZDU ZABYTKOWEGO, który nie jest zarejestrowany, wniosek o wydanie Karty Identyfikacyjnej FIVA musi być złożony do ANF w kraju stałego pobytu właściciela.
- 7.5** W krajach, w których nie ma ANF, właściciel POJAZDU ZABYTKOWEGO zarejestrowanego w tym kraju, musi zwrócić się do Komisji Technicznej FIVA w celu uzyskania Karty Identyfikacyjnej FIVA.
- 7.6** Członek klubu zrzeszonego w FIVA, któremu macierzysta ANF odmawia wydania Karty Identyfikacyjnej FIVA lub spiera się odnośnie klasyfikacji, może odwołać się od tej decyzji do Komisji Technicznej FIVA, która oddeleguje ekspertów do podkomisji do rozpatrzenia wniosku. W przypadku gdyby sprawa pozostała nierozstrzygnięta, możliwe jest odwołanie do Rady Odwoławczej powołanej przez Komitet Generalny w celu wydania ostatecznej decyzji.
- 7.7** Karta Identyfikacyjna FIVA jest dokumentem opisanym w Załączniku B do Kodeksu Technicznego.
- 7.8** FIVA, jej krajowy przedstawiciel lub inna osoba urzędowa FIVA może w każdej chwili skonfiskować Kartę Identyfikacyjną FIVA. Taka Karta musi zostać natychmiast odesłana organowi wydającemu wraz z uzasadnieniem przyczyn

konfiskaty. Komisja Techniczna może zmienić decyzję dotyczącą Karty Identyfikacyjnej FIVA podjętą przez ANF.

8. INNE

Każdy przyszły przepis lub decyzja, podjęte i opublikowane przez Komisję Techniczną po publikacji niniejszego Kodeksu Technicznego musi być traktowany jako części niniejszego Kodeksu.