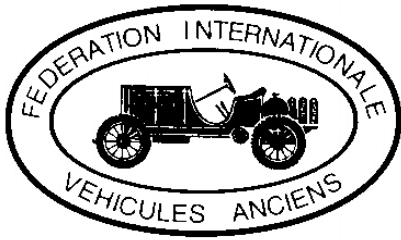


FEDERATION INTERNATIONALE DES VEHICULES ANCIENS (FIVA)



K O D E K S T E C H N I C Z N Y

2 0 0 4



MIĘDZYNARODOWY KODEKS TECHNICZNY FIVA

(wersja polska; w sprawach spornych obowiązuje wersja angielska)

SPIS TREŚCI

- 1. DEFINICJE I PRZEPISY OGÓLNE**
- 2. MODYFIKACJE**
- 3. KLASYFIKACJA TECHNICZNA POJAZDÓW**
- 4. KLASYFIKACJA OKRESU KONSTRUKCJI POJAZDU**
- 5. OKREŚLENIE DATY BUDOWY**
- 6. KARTA IDENTYFIKACYJNA FIVA**
- 7. INNE**

ZAŁĄCZNIK A - WNIOSEK O WYDANIE KARTY IDENTYFIKACYJNEJ FIVA

ZAŁĄCZNIK B - KARTA IDENTYFIKACYJNA FIVA

MIĘDZYNARODOWY KODEKS TECHNICZNY FIVA

1. DEFINICJE I PRZEPISY OGÓLNE

Celem jest zachowanie i utrzymanie w stanie sprawności technicznej wszystkich pojazdów wchodzących w okresy klasyfikacyjne FIVA.

1.1 Zachowanym pojazdem zabytkowym jest pojazd z napędem mechanicznym, produkowany ponad:

23 lata temu	zasada na lata 2004/2005
24 lata temu	zasada na lata 2006/2007
25 lat temu	zasada na lata 2008/2009 i kolejne

zachowany i utrzymany w warunkach historycznie właściwych, znajdujący się w posiadaniu osoby lub organizacji, która go konserwuje ze względu na wartość techniczną i historyczną, a nie jako środek codziennego transportu, i dla którego FIVA wyda, na wniosek właściciela, kartę identyfikacyjną FIVA.

PRZEPISY OGÓLNE

1.2 Pojazdy powinny być zachowane i użytkowane tak, jak były wydawane użytkownikom przez producenta, łącznie ze wszystkimi akcesoriami i opcjami oferowanymi przez producenta lub sprzedawanymi podczas normalnej eksploatacji pojazdu.

2. MODYFIKACJE

2.1 Należy unikać jakichkolwiek modyfikacji i zmian. Jeżeli okaże się to jednak konieczne, to powinny być one wykonane w duchu epoki, w której pojazd był normalnie użytkowany, a także w taki sposób, by pojazd mógł być doprowadzony do oryginalnego stanu przy minimalnym nakładzie sił lub kosztów.

2.2 Wszelkie modyfikacje i zmiany powinny być ograniczone do tych, które są wymagane przez władze państwowe do dopuszczenia pojazdu do ruchu lub wynikające z niemożności znalezienia oryginalnych części lub wykonania ich po rozsądnych kosztach.

2.3 Wszelkie modyfikacje i zmiany powinny być udokumentowane tak, aby przyszli właściciele wiedzieli czym pojazd różni się od oryginalnego. **Takie informacje powinny znaleźć się na stronie 4 Karty Identyfikacyjnej FIVA.**

3. KLASYFIKACJA TECHNICZNA POJAZDÓW

3.1 DEFINICJE POJAZDÓW

Typ A - STANDARDOWY

Pojazd o charakterystyce seryjnej takiej w jakiej dostarczał go producent. W grupach zachowania 2, 3 i 4, dozwolone „kosmetyczne” modyfikacje oraz typowe akcesoria dostępne na rynku w danym okresie.

Typ B - ZMODYFIKOWANY W EPOCE

Pojazd specjalnie wyprodukowany lub zmodyfikowany **w swojej epoce** w określonym celu, typowy w swoim rodzaju, a więc posiadający własną wartość historyczną. Dotyczy grup zachowania do 1 do 4, wytwórca takiego pojazdu jest uważana jako producent.

Typ X – IMITACJA

Pojazd zmodyfikowany w porównaniu do produkcji seryjnej **poza swoją epoką**. Modyfikacje nie dotyczą podwozia lub ramy, muszą być zgodne z przepisami ogólnymi (par.1.2) oraz być wykonane przy użyciu części z odpowiedniego okresu lub wykonanych zgodnie ze specyfikacją (wzór, materiał i wykonanie).

Typ C - KOPIA

Pojazd zbudowany poza swoją epoką, przy wykorzystaniu lub bez wykorzystania oryginalnych części, imitujący model z epoki. Taki pojazd musi być wyraźnie rozróżnialny jako imitacja. Wytwórca takiego pojazdu uważana jest jako "producent" jeżeli chodzi o definicje grup zachowania 1 do 4. Pojazd może być uznany za zabytkowy, jeżeli data jego produkcji spełnia wymogi limitu wieku określone przez FIVA. Przed wydaniem karty identyfikacyjnej FIVA dla pojazdu tego typu, zainteresowana ANF musi skonsultować się z Komitetem Technicznym FIVA odnośnie ostatecznej decyzji.

3.2 GRUPY STANU ZACHOWANIA POJAZDÓW

Grupa 1 AUTENTYCZNY

Pojazd taki, jak wyprodukował go producent, niezmieniony lub z niewielkimi uszkodzeniami, w kompletnym oryginalnym stanie, łącznie z wykończeniem zewnętrznym i wewnętrznym, z wyjątkiem ogumienia, świateł, akumulatora i innych elementów nietrwałych.

Grupa 2 ORYGINALNY

Pojazd nigdy nie restaurowany, o znanej historii, w stanie oryginalnym, ewentualnie zniszczony. Części ulegające normalnemu zużyciu mogą być wymienione na części o charakterystyce z epoki. Lakier, obróbka powierzchni i tapicerka mogą być odtworzone w swojej epoce.

Grupa 3 ODRESTAUROWANY

Pojazd o znanym pochodzeniu, całkowicie lub częściowo zdemontowany, odtworzony i ponownie zmontowany, tylko z niewielkimi różnicami w stosunku do oryginalnej charakterystyki producenta w razie braku oryginalnych części lub materiałów. Oryginalne części producenta muszą być wykorzystane jeżeli są dostępne, ale mogą być zastąpione innymi o tej samej charakterystyce. Wykończenie wewnętrzne lub zewnętrzne może być współczesne, ale możliwie zgodne z charakterystyką epoki.

Grupa 4 ODBUDOWANY

Części z jednego lub kilku pojazdów tego danego modelu lub typu posłużyły do odbudowy jednego pojazdu możliwie zgodnie z charakterystyką producenta. Części mogą być wyprodukowane w czasie odbudowy lub w innym okresie (dotyczy nadwozia, bloku silnika, głowica lub inne części nie posiadające oznaczenia). Wykończenie wewnętrzne lub zewnętrzne musi być możliwie zgodne z charakterystyką epoki.

4. KLASYFIKACJA OKRESU KONSTRUKCJI POJAZDU

Na imprezach podlegających regulacjom FIVA pojazdy są klasyfikowane w następujących klasach:

Klasa A (Ancestor) Pojazdy wybudowane do 31 grudnia 1904 r.

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

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

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

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

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

Klasa G Pojazdy wybudowane od 1 stycznia 1971 do limitu FIVA zdefiniowanego w par 1.2.

5. OKREŚLENIE DATY BUDOWY

- 5.1** Do określenia daty budowy pojazdu lub poszczególnych części pojazdu powinny zostać uwzględnione wszelkie informacje i dokumenty do niej się odnoszące, lub odnoszące się do innego pojazdu tej samej marki, modelu lub typu, takie jak numery podwozia, ramy lub silnika, ilości i dane produkcyjne, informacje dot. rejestracji, dokumenty świadczące o dacie sprzedaży lub dostawy itp.

- 5.2 Dostarczenie niezbędnych dokumentów należy zawsze do obowiązków właściciela pojazdu.
- 5.3 ANF (Narodowa Władza FIVA) do której przynależy właściciel pojazdu jest odpowiedzialna za określenie daty produkcji pojazdu.
- 5.4 Potwierdzenie daty przez daną ANF będzie uznawane przez inne kluby należące do FIVA, aczkolwiek maksimum wszelkich informacji powinno być uzyskane od innego ANF o ile jest to konieczne. W takich przypadkach, cała dokumentacja powinna zostać udostępniona ANF występującej z takim wnioskiem (lub Komisji Technicznej FIVA).
- 5.5 W wypadkach spornych dotyczących określenia budowy pojazdu pomiędzy jego właścicielem i jego macierzystą ANF lub pomiędzy ANF-ami, przypadki takie mogą zostać poddane ocenie Komisji Technicznej FIVA po opłaceniu odpowiednich kosztów. Decyzje wydane przez Komisję Techniczną FIVA są ostateczne.

6. KARTA IDENTYFIKACYJNA FIVA

- 6.1 **DEFINICJA:** Karta Identyfikacyjna FIVA jest dokumentem wydawanym przez FIVA w celu identyfikacji zachowanego i uznanego pojazdu zabytkowego, po dokonaniu inspekcji przez FIVA lub jej reprezentanta. W każdej chwili karta identyfikacyjna FIVA pozostaje własnością FIVA; jest ważna 10 lat od daty wydania lub do momentu zmiany właściciela pojazdu.
- 6.2 W kraju gdzie istnieje ANF, właściciel pojazdu powinien zwrócić się do niej z wnioskiem w celu wydania Karty Identyfikacyjnej FIVA - Załącznikiem A do Międzynarodowego Kodeksu Technicznego FIVA. Dana ANF nie może wydać karty identyfikacyjnej FIVA dla pojazdu zarejestrowanego w innym państwie lub właścicielowi który podważa klasyfikację danego pojazdu. W krajach w których nie ma ANF, właściciel pojazdu musi zwrócić się do Komisji Technicznej FIVA w celu wydania Karty Identyfikacyjnej FIVA.
- 6.3 Członek klubu zrzeszonego w FIVA, któremu macierzysta ANF odmawia wydania karty identyfikacyjnej FIVA może odwołać się do Komisji Technicznej FIVA, która powoła ekspertów lub podkomisję do rozpatrzenia wniosku. W przypadku gdyby sprawa pozostała nierozstrzygnięta, możliwe jest wystąpienie z odwołaniem do Rady Odwoławczej powołanej przez Komitet Generalny w celu wydania ostatecznej decyzji. Komisja Techniczna może zmieniać decyzje wydane przez ANF.
- 6.4 Karta identyfikacyjna FIVA jest dokumentem opisanym w załączniku B do Międzynarodowego Kodeksu Technicznego FIVA.
- 6.5 FIVA, ANF lub inna osoba urzędowa FIVA może w każdej chwili skonfiskować kartę identyfikacyjną FIVA. Karta zostanie natychmiast odesłana organowi wydającemu wraz z uzasadnieniem przyczyn konfiskaty.

7. INNE

Każdy przyszły przepis lub decyzja, podjęte i opublikowane przez Międzynarodową Komisję Techniczną po ogłoszeniu niniejszego Kodeksu Technicznego uznawane są jako części niniejszego Kodeksu.