

FIVA

Międzynarodowa Federacja Pojazdów Zabytkowych (Fédération Internationale des Véhicules Anciens - FIVA) została założona w 1966 r. we Francji jako organizacja reprezentująca interesy entuzjastów pojazdów zabytkowych w wielu krajach świata. FIVA utrzymuje się ze składek członkowskich i darowizn sponsorów. Obecnie skupia ponad 75 organizacji i klubów w ponad 50 krajach świata, zrzeszając ponad 1 mln wielbicieli pojazdów zabytkowych.

Najważniejszym zadaniem FIVA jest promocja ochrony zabytków motoryzacji, bezpiecznego ich użytkowania oraz ułatwianie kontaktów i współpracy pomiędzy klubami na całym świecie. Jednym z jej ostatnich osiągnięć jej opracowanie Przewodnika dla Użytkowników Pojazdów Zabytkowych, dzięki któremu zarówno ich właściciele, jak i one same będą sprawować się należycie na drogach.

FIVA prowadzi również rejestr i klasyfikację pojazdów zabytkowych, która ma służyć dokumentowaniu historii i potwierdzaniu oryginalności poszczególnych samochodów i motocykli. Prowadzony rejestr ma wielką wartość dla potencjalnych nabywców modeli pojazdów, które doczekały się obecnie swoich replik montowanych często z wykorzystaniem wielu oryginalnych podzespołów. Ale uzyskanie takiego świadectwa (FIVA Vehicle ID card – Karta Identyfikacyjna FIVA) to już inna historia.

FIVA patronuje także imprezom pojazdów zabytkowych na całym świecie, które są organizowane przez jej członków zgodnie z regulaminem FIVA.

W każdym kraju, skąd pochodzą członkowie tej federacji, jest wybierana ANF FIVA tzw. Narodowa Władza FIVA (National Authority) czyli organizacja mająca szczególne upoważnienia w kwestiach związanych z rejestracją pojazdów zabytkowych w danym kraju i w kartotekach FIVA. W przypadku Polski - jedynym członkiem FIVA jest Polski Związek Motorowy, który równocześnie pełni funkcję ANF.

- W strukturach FIVA działają następujące komisje:
- Komisja Imprez (nadzorująca przebieg rajdów i zlotów pod auspicjami FIVA),
- Komisja Techniczna (prowadząca rejestr pojazdów oraz oceniająca ich oryginalność oraz stopień odrestaurowania),
- Komisja Prawna (prowadząca sprawy członkowskie),
- Komisja Parlamentarna i Stosunków Europejskich (prowadząca lobbing na rzecz korzystnej legislacji w poszczególnych krajach i Unii Europejskiej),
- Komisja Pojazdów Użyteczności Publicznej i Przemysłowych (reprezentująca interesy posiadaczy tego typu pojazdów),
- Komisja Historyczna (rozstrzygająca i opiniująca kwestie dotyczące historii produkcji poszczególnych modeli pojazdów),
- Komisja Motocykli (reprezentująca interesy posiadaczy zabytkowych motocykli).

Więcej informacji na temat FIVA można znaleźć pod adresem: www.fiva.org

Zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Technicznym FIVA „zachowanym pojazdem zabytkowym jest pojazd z napędem mechanicznym, produkowany ponad 25 lat temu, 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 (...)”.

Natomiast zgodnie z polskim ustawodawstwem „pojazd zabytkowy - pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami; (art. 2 ust. 39 Prawo o ruchu drogowym. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku, Dz.U.97.98.602).

Jeżeli chodzi o dalsze definicje pojazdów odnoszące się do pojazdów zabytkowych, Międzynarodowy Kodeks Techniczny ujmuje następujące typy 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 uważany za producenta.

- 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. Wtwórca takiego pojazdu uważany jest za "producenta" 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(przedstawiciel narodowy) musi skonsultować się z Komitetem Technicznym FIVA odnośnie ostatecznej decyzji.

Ze względu na stan zachowania pojazdu możemy wyróżnić następujące grupy:

- 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, świece, 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.

Ostatnim podziałem, który obejmuje kodeks to 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.

FIVA - Międzynarodowa Federacja Pojazdów Zabytkowych

Wpisany przez SBG

czwartek, 29 października 2009 00:00 - Poprawiony czwartek, 29 października 2009 22:02

- 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 (25lat)

W związku z tym, że zainteresowanie dawną motoryzacją jest to stosunkowo drogim hobby, można zainteresować się pojazdami „młodszyimi” (koncern Auto Union funkcjonował do 1966r. a pojazdy były produkowane jeszcze przez kilka lat), których jest więcej na rynku, w związku z tym i dostępność części i ich ceny nie przyprawiają entuzjastów „starszej” techniki o zawrót głowy.

Źródło:

1. Polski Związek Motorowy <http://www.pzm.pl/FIVA>
2. Międzynarodowa Federacja Pojazdów Zabytkowych <http://www.fiva.org/>
3. Kodeks Techniczny – FIVA 2004 – 27 stycznia 2004 r. <http://www.fiva.org/E/Downloads/Drivers%20Guide%20ENG.pdf>

Opracował: SBG