



Příloha č. 2 Návrh Manuál pro testování na historickou původnost dle Kodexu FIVA 2010

DEFINICE historického vozidla dle Kodexu FIVA 2010

FIVA definuje historické vozidlo jako mechanicky poháněné silniční vozidlo, které:

- A – je minimálně 30 let staré
- B – je uchováváno a udržováno v historicky věrném stavu
- C – NENÍ užíváno ke každodenní přepravě
- D – je z těchto důvodů součástí našeho technického a kulturního dědictví

VĚKOVÉ KRITÉRIUM JE PODMÍNKA NUTNÁ, NIKOLIV VŠAK POSTAČUJÍCÍ. K zařazení mezi historická vozidla musí být splněny všechny čtyři výše uvedené podmínky, tedy A, B, C i D !!!

I/ ROZDĚLENÍ VOZIDEL DO VĚKOVÝCH KATEGORIÍ

Pro účely akcí FIVA jsou vozidla zařazována do následujících kategorií:

- **Třída A** (Ancestor) Vozidla vyrobená do 31. prosince 1904
- **Třída B** (Veteran) Vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1905 a 31. prosincem 1918
- **Třída C** (Vintage) Vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1919 a 31. prosincem 1930
- **Třída D** (Post Vintage) Vozidla zhotovená mezi 1. lednem 1931 a 31. prosincem 1945
- **Třída E** (Post War) Vozidla postavená mezi 1. lednem 1946 a 31. prosincem 1960
- **Třída F** Vozidla postavená mezi 1. lednem 1961 a 31. prosincem 1970
- **Třída G** Vozidla postavená mezi 1. lednem 1971 a věkovým limitem FIVA dle § 1.1 Kodexu FIVA 2010,

tj. v letošním roce 2011 je za historické vozidlo možno považovat vozidla, vyrobená do roku 1981 včetně.

III/ ROZDĚLENÍ VOZIDEL PODLE STUPNĚ ZACHOVALOSTI A PŮVODNOSTI

Historická vozidla se dále dělí na Typy A až E a v rámci typů pak dále na Skupiny 1 až 4 podle zachovalosti a původnosti.

1/ TYPY:

a - Typ A – STANDARDNÍ

Jedná se o historické vozidlo, odpovídající standardní specifikaci, tak jak bylo dodáváno VÝROBCEM. Mohou být povoleny nepodstatné, kosmetické změny odpovídající OBDOBÍ, stejně jako typické příslušenství, které bylo v OBDOBÍ na trhu.

Výklad:

Do této kategorie patří vozidla, která se dochovala či byla zpětně uvedena do dobově původního stavu a specifikace a to i včetně dobového příslušenství. Vozidlo má jasně deklarovaný a doložený původ, je identifikováno podle značení a číslování výrobcem.

b - Typ B – DOBOVĚ UPRAVENÉ

Jedná se o vozidlo speciálně postavené nebo upravené v OBDOBÍ pro specifické účely, svým způsobem typické a tím oprávněně historicky cenné.

Výklad:

Do této kategorie patří vozidla, která už v době svého vzniku byla vyrobena jako nestandardní varianty běžně vyráběných modelů a typů, nebo byla v OBDOBÍ přestavěna ze sériově vyráběných modelů – např. hasičské, sanitní a jiné účelové přestavby, přestavby z osobní na nákladní verzi či naopak a podobně a dochovala se v této podobě bez dalších nově provedených zásahů a to i



včetně dobového příslušenství. Vozidlo má jasně deklarovaný a doložený původ, je identifikováno podle značení a číslování výrobcem.

c - Typ C – KOPIE a REPLIKA

KOPIE je kopie historického vozidla, zhotovená mimo OBDOBÍ KOPISTOU (VÝROBCEM KOPIE), s použitím nebo bez použití dílů podle specifikace odpovídající OBDOBÍ, kopírující určitý konkrétní model. Takovéto historické vozidlo musí být zřetelně označeno aby bylo jasné, že jde o KOPII. Název historického vozidla bude tvořit kombinace jmen KOPISTY (VÝROBCE KOPIE) a VÝROBCE a dále modelu, jehož je vozidlo KOPIÍ (Příklad: Smith, Bugatti, Type 35).

REPLIKA musí splňovat stejné shora uvedené podmínky, ale od kopie se liší tím, že byla vyrobena výrobcem originálního vozidla, je zanesena do výrobní knihy původního výrobce či jinak evidována ve výrobní řadě jím vyrobených vozidel.

Výklad:

Vozidla kategorie KOPIE a REPLIKA budou datována datem svého dohotovení, tedy např. 20.11.2011 a budou výrobcem vybavena příslušnou dokumentací, dokladující původ a rok výroby vozidla. Takto vyrobené vozidlo může být podle současných kritérií Kodexu FIVA 2010 považováno za historické v roce 2041.

d – Typ D – UPRAVENO MIMO OBDOBÍ

HISTORICKÉ VOZIDLO s prověřenou identitou, které bylo upraveno ze své původní podoby mimo OBDOBÍ způsobem typickým v daném OBDOBÍ a za použití součástí podle specifikace v OBDOBÍ obvyklé.

Výklad:

Vozidla upravená mimo období jsou datována podle data výroby původního vozidla, nikoliv datem provedené úpravy. Vozidlo má jasně deklarovaný a doložený původ, je identifikováno podle značení a číslování výrobcem. Musí být řádně zdokumentován stav vozidla před úpravami i po nich a vše musí být řádně zaneseno do protokolů o provedené testaci.

e – Typ E – VÝJIMKY

HISTORICKÉ VOZIDLO s prověřenou identitou, které bylo upraveno ze své původní podoby mimo OBDOBÍ za použití součástí nebo technologií, nedostupných v daném OBDOBÍ. Takovéto vozidlo musí mít i v tomto případě původní rám/šasi nebo platformu a karoserii podle DOBOVÉ specifikace pro daný model. Mohou být použity maximálně dvě podsestavy, odlišné od původní specifikace:

- motor
- převody
- kola
- přední náprava/ řízení
- zadní náprava

Úpravy mohou být provedeny v současné době. Takovéto úpravy nemají vliv na datování vozidla.

Výklad:

Jedná se o případy, kdy se nedochovaly původní shora uvedené podsestavy a jinak cenné a vzácné vozidlo by z funkčních či bezpečnostních důvodů nemohlo být provozováno. Pak je možno provést tyto náhrady. Vozidlo má jasně deklarovaný a doložený původ, je identifikováno podle značení a číslování výrobcem. Musí být řádně zdokumentován stav vozidla před úpravami i po nich a vše musí být řádně zaneseno do protokolů o provedené testaci.

2/ SKUPINY ZACHOVANOSTI – PŮVODNOSTI VOZIDLA

a – Skupina 1 – ORIGINÁLNÍ

Konkrétní Historické vozidlo ve stavu v jakém bylo původně vyrobeno, nepozměňované



a s minimálně sešlé věkem.

Výklad:

Jedná se o velmi výjimečné případy, kdy se zachovalo minimálně používané vozidlo, po celou dobu své životnosti pečlivě udržované v původním stavu, které se díky tomu uchovalo v originálním stavu včetně původně používaného a dodávaného příslušenství, bez nutnosti výměn jednotlivých dílů a skupin. Vozidlo nebylo nikdy do detailu rozebráno a renovováno, lak, čalounění a ostatní bylo pouze běžně servisováno a drobnými opravami udržováno ve zcela původním stavu.

b – Skupina 2 – AUTENTICKÉ

Konkrétní Historické vozidlo ve stavu, ve kterém se dochovalo při svém užívání, nikdy nerestaurované, zachovalé v originální specifikaci, se známou historií a v originálním, věrohodně opotřebeném stavu. Běžně opotřebitelné díly mohou být nahrazeny díly odpovídajícími dobové specifikaci. Opravy laku, pokovení a čalounění jsou povoleny.

Výklad:

Jedná se o podobné případy jako u skupiny 1, zde jsou ale povoleny rozsáhlejší opravy či výměny dílů a skupin za shodné díly či skupiny, pocházející ze stejné doby jako díly a skupiny nahrazované. Jsou povoleny rozsáhlejší opravy laku, čalounění a pokovení, nikoliv však kompletní přelakování výměna čalounění či kompletní nové pokovení všech dílů.

c – Skupina 3 – RENOVOVANÉ

Konkrétní Historické vozidlo známé identity, úplně nebo částečně rozebrané, zrepasované a znovu smontované. Povoleny jsou pouze malé odchylky od specifikace VÝROBCE z důvodu nedostupnosti dílů nebo materiálů. Originální díly od původního výrobce by měly být použity všude, kde jsou k dispozici, mohou být ale nahrazeny jinými stejné specifikace. Interiér, exteriér a vnější zpracování musí být provedeny co možná nejbliže DOBOVÉ specifikaci.

Výklad:

Jedná se o nejběžnější případy, kdy z důvodu špatného stavu dochovaného vozidla, jeho neoriginalitě a nekompletnosti je třeba jeho celková renovace. Při ní je třeba dbát na maximální originalitu použitých dílů a skupin i technologií a materiálů, při renovaci používaných.

d – Skupina 4 – ZNOVU VYSTAVĚNÁ

Ke stavbě mohou být použity díly z jednoho nebo více vozidel stejného typu a modelu, co nejdříve podle originální specifikace výrobce. Originální díly od původního výrobce by měly být použity všude, kde to je možné, mohou být ale nahrazeny jinými stejné specifikace. Interiér, exteriér a vnější zpracování musí být provedeny co možná nejbliže dobovému provedení.

Výklad:

Jedná se o případy, kdy se z torza či několika torz historických vozidel složí jedno vozidlo, odpovídající maximálně dobové specifikaci originálu. Vždy je třeba zachovat a doložit identitu vozidla, které posloužilo jako základ pro stavbu. Nositelem identity je rám, platforma či samonosná karoserie.

III/ URČENÍ VÝROBNÍHO DATA

a – Skutečnosti, které je třeba brát v úvahu při stanovování výrobního data vozidla nebo jeho částí by měly vycházet z jakýchkoliv dostupných informací nebo dokumentace, majících vztah k předmětnému vozidlu nebo k jiným vozidlům stejné značky, modelu a typu. Je třeba podložit toto dokumenty a údaji jako je číslo podvozku, rámu nebo motoru, výrobní čísla, údaji o registraci, dokumenty potvrzující datum prodeje nebo dodávky, atd.

b - Zodpovědnost za předložení nezbytné dokumentace bude vždy ležet na majiteli vozidla.



c – Za určení data výroby vozidla zodpovídá Národní autorita (ANF) země, v níž majitel předmětné vozidlo zaregistroval.

d – Vozidlo, jehož datum výroby bylo určeno Národní autoritou, bude takto normálně akceptováno jinými FIVA členy. Pokud je to nutné, musí být přitom vyžádáno maximum informací od jiných Národních autorit, které jsou povinny k tomuto účelu svou příslušnou dokumentaci poskytnout buď Národní autoritě, nebo přímo její Technické komisi.

e – Dojde-li při určování data výroby ke sporu mezi majitelem vozidla a Národní autoritou, nebo mezi Národními autoritami samotnými, může být záležitost předložena Technické komisi FIVA k rozhodnutí po předchozím zaplacení stanoveného poplatku. Rozhodnutí Technické komise FIVA je konečné.

IV/ Definice a rozlišení pojmů „Patina“ a „Vrak“

1/ Patina

O patině se dá hovořit u vozidla, které splňuje následující požadavky:

- zachovalo se v původním stavu, kompletní vč. vybavení
- bylo po celou dobu pečlivě udržováno tak, že je možné jej bez rizika dále užívat, nebo jednoduchým způsobem uvést zpět do provozuschopného stavu.
- na vozidle není hloubková koroze a v průběhu času vzniklá lehká povrchová koroze (liška) je následně ošetřena, odstraněna a konzervována.
- rám, nosné části karoserie jsou zachovány tak, aby zaručovaly původní pevnost i tvar bez dopadu na jízdní vlastnosti a bezpečnost vozidla
- vozidlo je čisté, zbavené nánosů prachu, bláta, směsi mazadel a podobně a to jak v interiéru, tak v exteriéru
- z vozidla neunikají provozní kapaliny a mazadla
- vozidlo nevykazuje nadměrnou hlučnost a exhalace, oba parametry musí odpovídat běžnému stavu v době používání

Tato pravidla platí jak pro vozidla zachovaná bez renovace od doby výroby, nebo též pro vozidla, která byla již v průběhu času renovována a dlouhým provozem se dostala opět do stavu, kdy se dá hovořit o patině.

2/ Vrak

Jedná se o vozidlo, které nespĺňuje definici vozidla s patinou, nelze jej považovat za historické vozidlo, neboť kromě stáří nespĺňuje žádná jiná kritéria pro historická vozidla.

Vozidlo je užíváním a nedostatečnou údržbou ve stavu, kdy vykazuje následující vady:

- na vozidle je patrné celkové znečištění, nánosy bláta, prachu, zaschlých provozních kapalin a mazadel
- vozidlo není kompletní, chybí části nezbytné k bezpečnému provozu (přístroje, vybavení, zasklení chybí nebo je poškozené, čalounění chybí nebo je ve stavu, kdy ohrožuje bezpečnost provozu a posádky atd.)
- ovládací prvky, táhla, bowdeny apod. jsou poškozené, nepohyblivé, zarezivělé apod.
- vozidlo vykazuje nadměrnou hlučnost a exhalace, které překračují míru u tohoto vozidla obvyklou
- z vozidla unikají provozní látky, je zřetelný jejich únik i přesto, že při prohlídce je vozidlo očištěno
- na vozidle je patrná nedostatečná údržba, exteriér i interiér vozidla je devastovaný, nikoliv opotřeбенý běžným používáním
- na vozidle je koroze, přesahující rámec drobné povrchové koroze – lišky, která nejde odstranit, vyčistit, zakonzervovat
- rám, nosné části vozidla a karoserie jsou korozi zeslabeny tak, že mají vliv na pevnost a jízdní vlastnosti vozidla

Toto platí jak pro vozidla dochovaná bez průběžné renovace, tak pro vozidla, která prošla v průběhu času renovací.



VI Závěr:

Výše uvedené popisy, definice a výklady jsou pouze vodítkem které má posloužit testujícím komisářům ujednotit postoje a názory na testování, určování identity vozidel a jejich zařazování do jednotlivých kategorií. V žádném případě nelze nahradit osobnost komisáře formulářem, bodovací tabulkou apod. po jejichž vyplnění z počítače vypadne ohodnocení testovaného vozidla. Ve hře je vždy subjektivní názor, znalosti a zkušenosti testující osoby, jeho zodpovědnost před institucí, která jej do funkce ustanovila, před veteránskou obcí, která posuzuje míru jeho zodpovědnosti, ve hře je pevnost postojů a názorů, v neposlední řadě i neúplatnost každého jednotlivce. Každý svůj verdikt – kladný i záporný – musí příslušný komisář podepřít pořízenou dokumentací – kopiemi předložených dokladů, fotografiemi, zobrazujícími vady či nesrovnalosti, které vedly k odmítnutí testace. Každý podezřelý pokus o neoprávněnou testaci musí být odmítnut, zdůvodněn, zdokumentován a ohlášen Technické komisi, stejně jako pokus o testaci vozidel, odmítnutých v jiném kraji některým z kolegů komisářů. Komisář, který opakovaně poruší takovýto kodex, bude ze systému vyřazen a zbaven oprávnění k testování.

Zpracoval:

Ing. Jan Täubel

Technická komise FKHV ČR Březen 2011



Příloha č. 3 Rozbor situace kolem testace HV postavených z dochovaných torz, zbytků dílů

Motto FIVA zní: Umožnit bezpečný provoz vozidel minulosti na silnicích současnosti.

Motorové vozidlo je sice považováno za historicko umělecký artefakt, ale na rozdíl od výtvarného díla není statickým výtvořem, určeným k výzdobě. Je to živý organismus, který se mění v čase díky svému užívání, údržbě, opravám a úpravám. Slouží svému majiteli a jeho potřebám často po velmi dlouhou dobu a často i ve velice rozdílných podmínkách. Tyto rozdílné podmínky vedly i ke změně nároků, které na něj majitel v průběhu času kladl a tedy i způsobu využívání. Tento fakt často vedl k rozsáhlým úpravám a přestavbám vozidel a je na zvážení, jak se v takovém případě při renovaci zachovat. FIVA se snaží toto řešit ve svém Kodexu 2010, který na jednu stranu přísně definuje podmínky pro renovaci historických vozidel, na druhou stranu nechává dost prostoru pro rozhodování majitelů, jak s vlastním vozidlem naložit. Jsou případy, kdy se zachová pouze torzo vzácného vozidla a je v zájmu zachování tohoto unikátu, nesvázat majiteli ruce příliš rigidními předpisy. Kodex se snaží být stručný a srozumitelný. Vychází ze základní premisy, tedy že majitelé a renovátoři mají cit, svědomí a zkušenosti a zachovaná vozidla svými zásahy nepokazí. Bohužel to není vždycky pravda a je proto nezbytné společné názory harmonizovat a společně vytvářet solidní a férové prostředí pro uchování historických vozidel a jejich bezpečný provoz.

1/ Základní rozvaha

Dostane-li se sběrateli do ruky vozidlo – nebo jeho zbytky - velmi staré, nebo jen staré ale určitým způsobem unikátní, na kterém jsou nepůvodní prvky, je neúplné nebo je v průběhu času upravované, má majitel na vybranou:

a/ Ponechat vše v původním stavu a

- použít jej pouze jako neživý muzejní exponát, je-li vozidlo nefunkční.
- uvést vozidlo do provozuschopného stavu.

b/ Nepůvodní prvky nahradit důsledně původními (v případě nedostupnosti věrnými replikami) a vozidlo ponechat ve stavu, v jakém se po dobových přestavbách a úpravách zachovalo. (Kategorie B – dobově upravené)

c/ Nepůvodní prvky nahradit důsledně původními (v případě nedostupnosti věrnými replikami), veškeré dobové i nedobové úpravy odstranit a vrátit vozidlo do původního stavu ve kterém bylo výrobcem dodáno na trh. (Kategorie A – Standardní)

2/ Základem je spolehlivá identifikace vozidla

Nositel identity vozidla je rám, podvozková plošina, samonosná karoserie apod. Tyto díly mohou tedy tvořit základ k rekonstrukci vozidla, případně jeho dostavbě do původního stavu. Zachová-li se pouze soubor komponentů, podsestav atd. je v takovém případě rozhodující, zda se v tomto souboru nachází shora uvedené díly. Pokud ano, můžeme uvažovat o rekonstrukci vozidla s použitím původních i nově vyrobených dílů. Paragraf 4 Všeobecné zásady Kodexu FIVA 2010 stanoví, že jsou povoleny pouze takové úpravy, neodpovídající Období, které jsou nezbytné pro bezpečné užívání vozidla na silnici. Takovéto úpravy musí být i tak provedeny v duchu řemeslných a technologických postupů v Období užívaných, musí být řádně zdokumentovány, aby bylo možno uvést vozidlo do původního stavu a doložit, jak se od původního stavu liší.

3/ Kam až se dá zajít

Nejzazší mez, kam až se při renovaci či rekonstrukci historického vozidla vymezuje Kodex v Paragrafu 5 odst. 5.1 – definice vozidla, zařazení pod **Typ E – VÝJIMKY**

HISTORICKÉ VOZIDLO s prověřenou identitou, které bylo upraveno ze své původní podoby mimo OBDOBÍ za použití součástí nebo technologií, nedostupných v daném OBDOBÍ. Takovéto vozidlo musí mít i v tomto případě původní rám/šasi nebo platformu a karoserii podle DOBOVÉ specifikace pro daný model. Mohou být použity maximálně dvě podsestavy, odlišné od původní specifikace:

- motor



- převody
- kola
- přední odpružení/ řízení
- zadní odpružení

(Úpravy mohou být provedeny v současné době. Takovéto úpravy nemají vliv na datování vozidla. Jak je patrné z tohoto textu, původní šasi/rám, platforma atd. je NEZBYTNOU podmínkou identifikace vozidla.



Příloha č. 4 Evidence replik

Vážení přátelé historických vozidel!

Na svém posledním zasedání v Lublani FIVA vyslovila požadavek na pečlivé sledování a evidování výrobců replik a kopií historických vozidel. Vzhledem k závažnosti celé této problematiky je cílem této aktivity sestavení a udržování mezinárodní databáze, podchycující vyráběné repliky a kopie celých vozidel, jejich klíčových dílů (celých motorů, podvozků, rámu, karoserií atd.), včetně jejich výrobců, vyráběných počtů a dalších údajů, důležitých pro motoristickou veřejnost. Jedná se o stejnou problematiku, jako je kopírování uměleckých děl, o případné uvádění v omyl potenciálních kupců takto vyrobených vozidel a komponentů.

Činnost nelze zakazovat, ale každý takovýto výrobek by měl být jasně označen, nesmí být vydáván za originál a jako takový nabízen. Takovýto výrobek – tedy kopie nebo replika NESMÍ být otestován jako historické vozidlo po dobu 25 let od data výroby vozidla pro registr historických vozidel (na veteránské značky) a 30 let pro vystavení ID průkazu FIVA.

Z tohoto důvodu se obracíme na vás, přátele historických vozidel, s výzvou na sdělení všech vám dostupných informací o vyráběných kopiích a replikách pro účely sestavení tohoto registru. Informace prosím sděluje Technické komisi národní autority FIVA – tedy FKHV ČR na e-mail jantaubel@centrum.cz, tel: 602377207, případně písemně na adresu

Ing. Jan Täubel
Na Blatech 18
18200 Praha 8 - Ďáblice