

**FEDERATION INTERNATIONALE
DES VEHICULES ANCIENS (FIVA)**



CODE TECHNIQUE

2010

CODE TECHNIQUE INTERNATIONAL FIVA

TABLE DES MATIERES

0. INTRODUCTION

1. DEFINITION D'UN VEHICULE HISTORIQUE

2. DEFINITIONS DES TERMES UTILISES

3. REGLES GENERALES

4. CLASSIFICATION TECHNIQUE DES VEHICULES

5. CLASSIFICATION DES VEHICULES PAR EPOQUE

6. DETERMINATION DE LA DATE DE FABRICATION ET DE LA CLASSIFICATION

7. CARTE D'IDENTITE FIVA

8. DIVERS

Annexe A : Demande de carte d'identité FIVA

Annexe B : Modèle de carte d'identité FIVA

Note 1 : Quand vous utilisez le code technique, assurez-vous que vous avez la dernière version.

CODE TECHNIQUE INTERNATIONAL FIVA

CODE TECHNIQUE INTERNATIONAL FIVA

0. INTRODUCTION

Le code technique définit ce qu'est un véhicule historique dans l'esprit de la FIVA. Il fixe des règles pour classer les véhicules historiques dans différents groupes et il décrit les conditions à remplir pour obtenir une carte d'identité FIVA.

La carte d'identité FIVA :

- Reflète toutes les informations sur le véhicule fournies par le propriétaire et contrôlées par la FIVA en tant qu'entité indépendante. Par conséquent, elle identifie le véhicule et son état de préservation au moment de l'inspection et rend compte de l'historique connu du véhicule ainsi que d'éventuelles modifications.
- Permet d'enregistrer toutes les informations dans une base de données et, par conséquent, enregistre et sauvegarde l'historique des véhicules survivants, pour le bénéfice de l'ensemble de la communauté des véhicules anciens.

Le but de la FIVA est d'aider à préserver et à garder en état de marche tous les véhicules routiers qui rentrent dans le cadre de la définition ci-dessous.

1. DEFINITION D'UN VEHICULE HISTORIQUE

La FIVA définit un véhicule historique comme étant :

- un véhicule routier à moteur,
- qui est âgé d'au moins 30 ans,
- qui est conservé et entretenu dans un état historiquement correct,
- qui n'est pas utilisé comme moyen de transport quotidien,
- et qui, en conséquence, fait partie de notre patrimoine technique et culturel.

2. DEFINITIONS DES TERMES UTILISES

VEHICULE HISTORIQUE : Un véhicule remplissant les conditions de la définition de la FIVA.

EPOQUE: L'époque d'un véhicule est la période pendant laquelle il était en usage continu. Cette période peut être différente suivant les véhicules et les pays.

CARACTERISTIQUES D'ORIGINE : Les caractéristiques d'un véhicule à l'époque de sa construction, jusqu'à la date de lancement d'un nouveau modèle par le constructeur.

CONSTRUCTEUR : La personne physique ou morale qui détient les droits de concevoir, de construire, d'assembler et de commercialiser un véhicule.

« **FABRICANT** » : La personne physique ou morale qui construit une copie

d'un véhicule historique, après la période de production de ce dernier.

3. REGLES GENERALES

3.1 Un véhicule historique doit être conservé et utilisé de manière à protéger l'environnement. Il doit être conservé et utilisé comme à l'époque.

3.2 Les modifications non d'origine, les transformations et tous autres changements doivent être évités et, en principe, limités à ceux exigés par l'administration ou rendus nécessaires par un handicap ou une infirmité du propriétaire ou du conducteur, pour permettre une utilisation sur route en toute sécurité.

Ces modifications doivent respecter le plus possible l'origine et elles doivent être, dans la mesure du possible, réversibles.

3.3 Les modifications et changements doivent être documentés de façon à ce qu'à l'avenir on puisse savoir ce qui diffère de l'origine.

Ces informations doivent être reportées sur la page 4 de la carte d'identité FIVA.

4. CLASSIFICATION TECHNIQUE DES VEHICULES

4.1 TYPES DE VEHICULES.

Type A – DE SERIE

Un véhicule historique conforme aux spécifications de série, tel que livré par le constructeur. Des modifications mineures d'époque et des accessoires disponibles à l'époque peuvent être acceptées.

Type B - MODIFIE A L'EPOQUE

Un véhicule historique spécialement construit ou modifié à l'époque dans un but précis, représentatif de son genre et par conséquent ayant un intérêt historique.

Type C – REPRODUCTIONS ET REPLIQUES

Une reproduction est une copie d'un véhicule historique fabriqué hors de son époque, avec ou sans pièces d'origine et reproduisant un modèle donné. Un tel véhicule historique doit être clairement identifié comme étant une reproduction. Le véhicule historique sera désigné par une combinaison du nom du fabricant, de celui du constructeur et de celui du modèle que le véhicule reproduit (*Exemple: Smith Bugatti Type 35*).

Une réplique répond aux mêmes critères mais devra avoir été construite par le constructeur du véhicule original.

Ces deux catégories, reproductions et répliques, seront datées de la date de leur fabrication.

Type D – MODIFIE APRES LA PERIODE DE PRODUCTION

Un véhicule historique parfaitement identifié, à qui on a apporté des modifications après la période de production, mais en respectant les caractéristiques d'époque et en utilisant des pièces ayant les caractéristiques de l'époque.

Type E – EXCEPTION

Ce type concerne tout véhicule historique ayant une identité connue sur lequel ont été opérées des modifications en dehors de la période de production, modifications qui ne respectent pas les caractéristiques de l'époque et qui peuvent utiliser des technologies qui n'étaient pas disponibles à l'époque. Un tel véhicule doit toujours avoir son châssis/cadre original et doit avoir une carrosserie disponible à l'époque pour ce modèle. Pas plus de deux des cinq éléments suivants ne doivent avoir été changés :

- Moteur
- Transmission
- Roues
- Suspension avant / direction
- Suspension arrière

Ces modifications peuvent avoir été faites récemment. Elles ne changent pas la datation du véhicule.

4.2 GROUPES DE PRESERVATION DES VEHICULES

Groupe 1 - ORIGINAL

Un véhicule historique, tel que sorti d'usine, non modifié et présentant aussi peu de dégradations que possible.

Groupe 2- AUTHENTIQUE

Un véhicule historique utilisé mais jamais restauré, conforme aux spécifications d'origine et avec un historique continu, en état d'origine mais qui se trouve 'dans son jus'. Les pièces d'usure peuvent avoir été remplacées par des pièces conformes à l'origine. Les réparations de peinture, de sellerie et de traitements de surface (chromage...) sont acceptées.

Groupe 3 - RESTAURE

Un véhicule historique à la provenance connue, entièrement ou partiellement démonté, rénové et reconstruit. Seules des différences mineures avec les spécifications du constructeur sont acceptées, en cas de non-disponibilité de pièces détachées ou de matériaux. Les pièces détachées d'origine doivent être utilisées quand elles sont disponibles, mais, elles peuvent être remplacées par d'autres pièces offrant les mêmes caractéristiques. Les finitions intérieures et extérieures doivent être aussi conformes que possible aux spécifications d'origine.

Groupe 4 - RECONSTRUIT

Pièces d'un ou plusieurs véhicules du même modèle ou du même type remontées en un seul véhicule historique aussi proche que possible des spécifications d'origine du fabricant. Les pièces d'origine doivent être utilisées autant que possible quand elles sont disponibles. Mais elles peuvent être remplacées par d'autres si celles ci ont les mêmes caractéristiques. Les finitions intérieures et extérieures doivent être aussi conformes que possible aux spécifications d'origine.

5. CLASSIFICATION DES VEHICULES PAR EPOQUE

Pour les manifestations agréées par la FIVA, les véhicules sont traditionnellement classés dans les catégories suivantes:

- Classe A (Ancêtre) Véhicules construits jusqu'au 31 décembre 1904
- Classe B (Vétéran) Véhicules construits entre le 1er janvier 1905 et le 31 décembre 1918
- Classe C (Vintage) Véhicules construits entre le 1er janvier 1919 et le 31 décembre 1930
- Classe D (Post Vintage) Véhicules construits entre le 1er janvier 1931 et 31 décembre 1945
- Classe E (Après guerre) Véhicules construits entre le 1er janvier 1946 et le 31 décembre 1960
- Classe F Véhicules construits entre le 1er janvier 1961 et le 31 décembre 1970
- Classe G Véhicules construits entre le 1er janvier 1971 et l'âge limite défini par la FIVA dans le paragraphe § 1

6. DETERMINATION DE LA DATE DE FABRICATION ET DE LA CLASSIFICATION

6.1 Les sources utilisées pour déterminer la date de fabrication d'un véhicule ou de pièces d'un véhicule doivent comprendre toutes les informations ou documentations appropriées concernant ce véhicule. Les numéros de châssis/cadre, de moteur et de série sont exigés. Pour les véhicules qui sont identifiés d'origine par leurs numéros de moteur, ce numéro sera considéré comme étant leur numéro de série.

6.2 La responsabilité de fournir les documents nécessaires incombe toujours au propriétaire du véhicule.

6.3 L'ANF (Autorité Nationale FIVA) qui délivre la carte d'identité FIVA est responsable de la détermination de la date de fabrication et de la classification du véhicule.

6.4 La datation et le classement d'un véhicule historique par une ANF seront normalement acceptés par les autres membres de la FIVA. Si une ANF a des doutes sur certaines caractéristiques d'un véhicule, elle doit rechercher des informations complémentaires auprès des autres ANFs. Dans ce cas, toute la documentation disponible doit être mise à disposition de l'ANF ou de la commission technique.

6.5 En cas de contentieux entre un propriétaire et son ANF ou entre plusieurs ANFs concernant la date de fabrication d'un véhicule et/ou sa classification, le cas doit être soumis à la commission technique de la FIVA pour décision, après paiement des droits appropriés. La décision prise par la commission technique est sans appel.

7. CARTE D'IDENTITE FIVA

7.1 La FIVA peut, sur demande, émettre une carte d'identité FIVA pour les véhicules qui répondent aux conditions du code technique.

7.2 La carte d'identité FIVA est un document émis par une ANF qui permet d'identifier un véhicule historique après inspection par la FIVA ou par un de ses représentants. La carte d'identité reste toujours la propriété de la FIVA. Elle valable 10 ans ou jusqu'au prochain changement de propriétaire.

7.3 Dans un pays où il existe une ANF, le propriétaire d'un véhicule historique immatriculé dans ce pays doit demander une carte d'identité FIVA à cette ANF, au moyen du formulaire joint en annexe A du code technique. Une ANF ne peut pas délivrer une carte d'identité FIVA pour un véhicule immatriculé dans un autre pays que le sien.

7.4 Pour les véhicules qui ne sont pas encore immatriculés, la demande de carte d'identité FIVA doit être adressée à l'ANF du pays de résidence du propriétaire.

7.5 Dans les pays où il n'y a pas d'ANF, le propriétaire d'un véhicule historique immatriculé dans ce pays doit s'adresser à la commission technique de la FIVA pour obtenir une carte d'identité FIVA.

7.6 Un membre d'un club affilié à la FIVA à qui l'on a refusé une carte d'identité FIVA, ou qui conteste la classification donnée par son ANF, peut faire appel de cette décision auprès de la commission technique de la FIVA qui peut déléguer son autorité à une sous-commission. En cas de désaccord persistant, un appel peut être interjeté auprès d'un conseil d'appel désigné par le Comité Général pour décision définitive.

7.7 La carte d'identité FIVA est un document décrit dans l'annexe B du code technique de la FIVA.

7.8 La FIVA, ses représentants nationaux ou n'importe quel officiel nommé par la FIVA, peuvent, à n'importe quel moment, retirer une carte d'identité FIVA. Cette carte doit être immédiatement renvoyée à ceux qui l'ont délivrée, en leur motivant les raisons de ce retrait. La commission technique peut annuler une décision prise par une ANF concernant l'attribution d'une carte d'identité FIVA.

8. DIVERS

Toutes les règles ou décisions qui seront prises et rendues publiques par la commission technique après la publication de ce code international devront être considérées comme faisant partie intégrale du code.