Veiledning i trygg bruk av historiske kjøretøyer

FIVAs bidrag til Europakommisjonens
Road Safety Charter



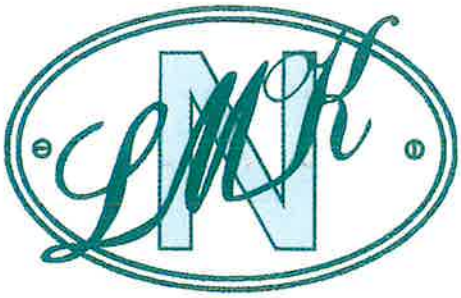
Utgitt av Federation Internationale de Vehicules Anciens (FIVA)
www.fiva.org



Oversatt fra dansk utgave etter tillatelse fra
Motorhistorisk Samråd
www.motorhistorisk.dk



FIVAs representant i Norge:
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber
www.lmk.no



Norsk utgave oversatt av Norsk Motorveteran



Opplag 22.000, bekostet av LMK og Norsk Motorveteran

FIVA – Federation Internationale des Vehicules Anciens (www.fiva.org) er en internasjonal organisasjon som representerer de nasjonale organisasjoner innen den historiske kjøretøybevegelse.[1)]

FIVA har en spesiell posisjon i Europa, der organisasjonen arbeider tett sammen med lovgiverne for å sikre at lovgivning som foretas i samfunnets interesse ikke på utilsiktet eller urimelig vis hindrer den fortsatte frihet til å kunne ferdes med historiske kjøretøyer på veiene.

FIVA underskrev i 2005 EU-kommisjonens Road Safety Charter (RSC), som var en del av kommisjonens innsats for å halvere antall dødsulykker i 2010.

Ulykker der historiske kjøretøyer er involvert forekommer sjelden. Derfor vil FIVAs bidrag være å fastholde den høye sikkerhetsstandard på veiene som førere av historiske kjøretøyer hittil har oppnådd. FIVA oppfordrer dagens førere til fortsatt sikker og fornuftig kjøring, og vil i denne veiledningen fremheve metoder som nye brukere av historiske kjøretøyer bør overveie.[2)]

Trafikksituasjonen har endret seg mye de siste 25 år, og det må det tas hensyn til når man i dag kjører et historisk kjøretøy. Man må kompensere for at de på en del punkter ikke lever opp til dagens standard. Jo eldre kjøretøy, jo mer må kompenseres.

Eldre kjøretøyer er ofte sentrum for oppmerksomhet uansett hvor de kjører. Derfor bør sjåførene fremstå som gode eksempler på aktpågivende, hensynsfull og sikker kjøring.

---

1) "Historisk kjøretøybevegelse" er en generell betegnelse som omfatter mennesker med interesse for kjøretøyer helt fra starten av den motoriserte transport og fram til 30 år gamle kjøretøyer.

2) Friheten til å kunne benytte et historisk kjøretøy på veien er det mest verdifulle for bevegelsen for historiske kjøretøyer. FIVA er viet til å forsvare denne friheten. Denne oppgaven ville vært ubeskrivelig vanskelig hvis ikke historiske kjøretøyers trafikksikkerhet var så god som den er. FIVA stoler på at alle entusiaster for historiske kjøretøyer vil anerkjenne viktigheten av å opprettholde denne graden av sikkerhet, og dermed disse kjøretøyenes adgang til fri ferdsel.

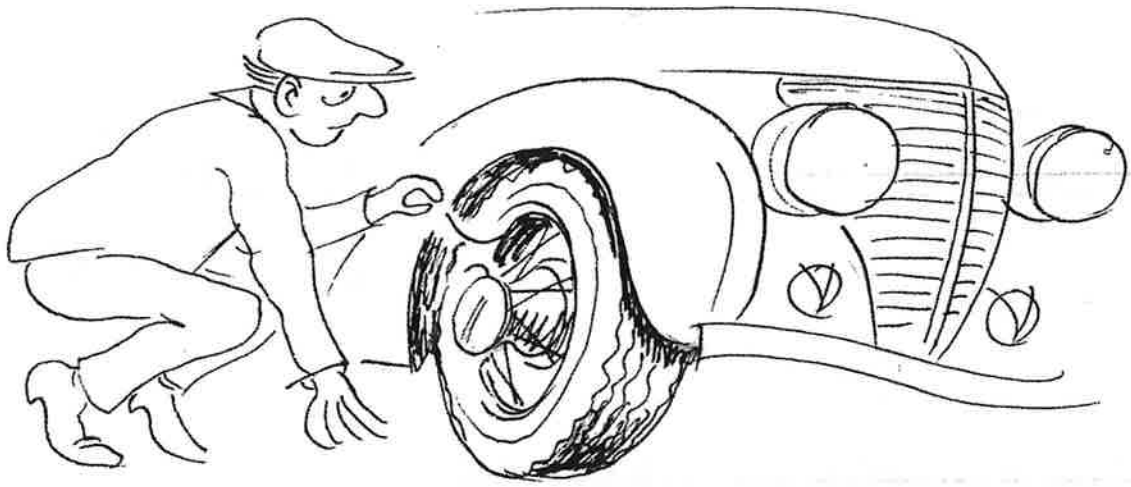
Veteranbil- og MC-bladet

for folk flest



NORSK MOTOR VETERAN

www.norskmotorveteran.no



Grunnregler:

For å kunne kjøre et historisk kjøretøy sikkert og hensynsfullt bør man:

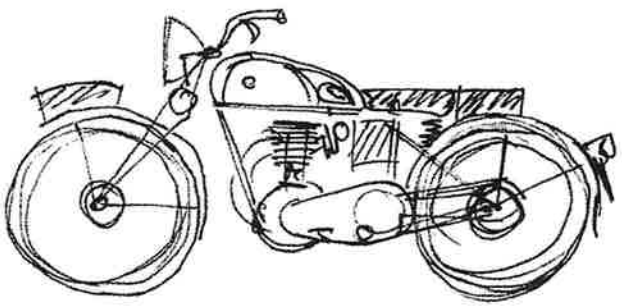
1) Forsikre seg om at kjøretøyet er korrekt vedlikeholdt.

2) Kjenne kjøretøyet og forstå dets begrensninger.

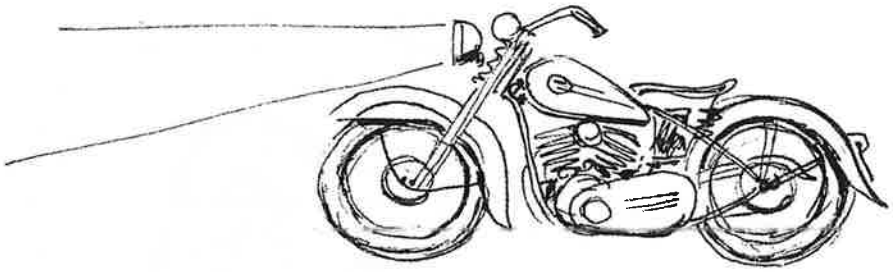
3) Se, bli sett, og tydeliggjøre sine hensikter.

4) Kjøre med hensyn til og forståelse for andre trafikanter.

5) Være innforstått med at arrangementer for veterankjøretøy på offentlige veier kan føre til problemer for andre trafikanter, og forholde seg deretter.







1.Kjøretøyets vedlikehold

For 25 år siden var serviceettersyn langt oftere nødvendig enn det er for nåtidens kjøretøyer. For 50 år siden var det nødvendig enda oftere.

Det har alltid vært to parametre som har styrt serviceintervallene: Tiden som har gått siden forrige service, og antall kjørte kilometer. Eiere av historiske kjøretøyer, spesielt de som sjelden benyttes, må foreta regelmessige serviceettersyn selv om det antall kilometer som er kjørt siden forrige ettersyn er ubetydelig.

FIVA anbefaler at alle historiske kjøretøyer som er i bruk inspiseres grundig minst en gang i året. Dette er spesielt viktig for kjøretøy av årganger som er fritatt fra periodisk kjøretøykontroll.

Inspeksjonen bør omfatte:
- Bærende konstruksjonselementer.
- Hjul (spesielt viktig og grundig på trådeikehjul) og dekk.
- Hjuleiker.
- Kingbolter og hjuloppheng generelt.
- Styremekanisme.
- Bremsesystem.
- Fjærer, støtdempere og deres innfestinger.
- Lykter.
- Ettertrekking av deler og komponenter som kan ha løsnet.

Dersom det oppdages feil, bør disse utbedres før kjøretøyet tas i bruk.

Et kjøretøy som ikke har vært i bruk på over ett år bør ettersees omhyggelig før det tas i bruk. Man bør være spesielt oppmerksom på bremsesystemets tilstand og funksjon, spesielt hvis det er hydraulisk. Bremsevæske bør skiftes minst en gang hvert tredje år, og oftere dersom kjøretøyet oppbevares i fuktige omgivelser.

Væskenivåer, lys, dekk og dekktrykk bør kontrolleres før hver kjøretur.

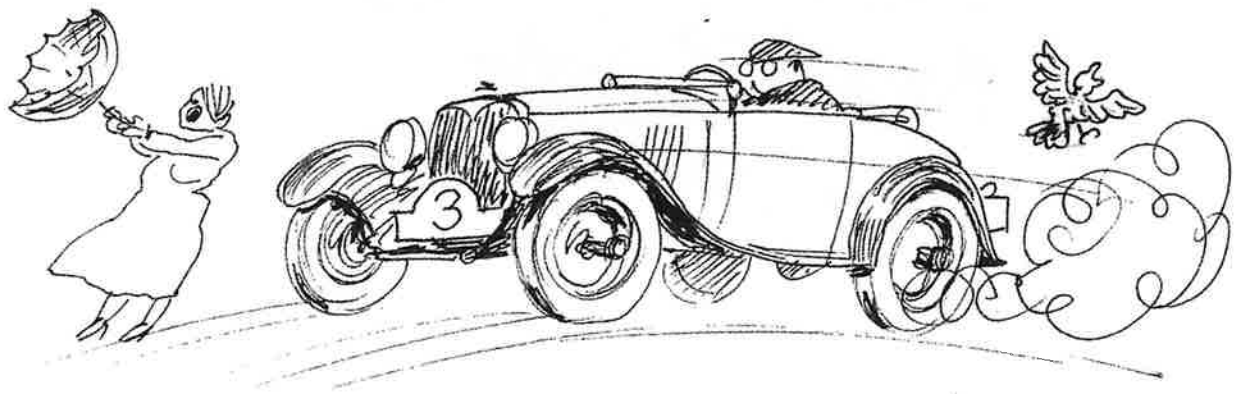
Fordi dekk ikke holder i ubegrenset tid, bør pneumatiske (luftfylte) dekk skiftes hvis det er tegn på at dekksidene er skadet eller har blitt stive. Uansett slitasje eller ei bør dekk skiftes etter et antall år, i henhold til produsentens anbefalinger eller andre relevante veiledninger.

2. Kjennskap til, og forståelse av, kjøretøyet

For å kunne kjøre et hvilket som helst kjøretøy sikkert, er det nødvendig at føreren kjenner alle dets funksjoner og har den fulle forståelse for kjøretøyets kjøreegenskaper. Det er særlig viktig for førere av historiske kjøretøyer å kjenne deres spesifikke kjøretøys begrensninger og kjører innenfor disse. Førere som er vant til moderne kjøretøyer og som kun av og til kjører eldre kjøretøyer, må spesielt ha dette i tankene. Mange historiske kjøretøyer kan oppnå like høy hastighet som moderne kjøretøyer, men har ikke samme kjøreegenskaper, stabilitet og bremseevne.

FIVA anbefaler at førere tar seg tid til å gjøre seg kjent med:

- Plassering, følelse og betjening av alle kontrollorganer
- Girskiftefunksjonen
- Styreegenskaper
- Bremseegenskaper
- Dekkenes friksjon
- Kjøreegenskaper
- Lyktenes og retningsvisernes effektivitet – hvis de finnes

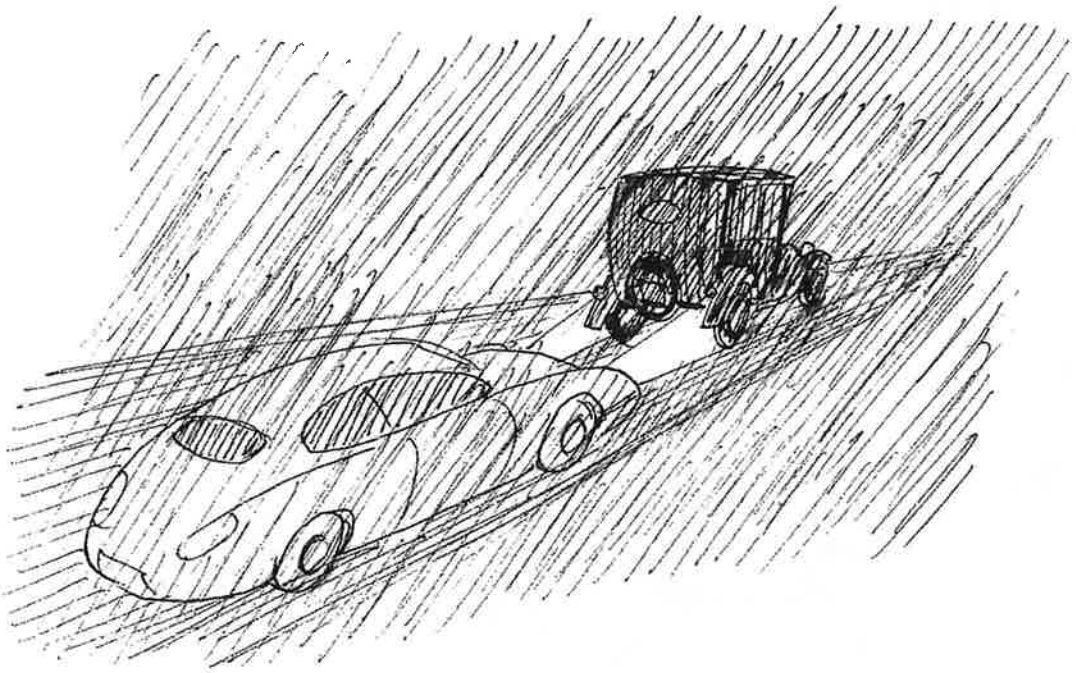


3. Sikt og synlighet

Å se, bli sett og å gjøre sine hensikter tydelige for andre trafikanter er en viktig del av trafikksikkerheten og gjelder alle trafikanter. Førere av historiske kjøretøyer bør være oppmerksomme på at andre trafikanter sannsynligvis er uvitende om eldre kjøretøyers egenskaper, og at de derfor forventer moderne standarder på lys og retningsvisere.

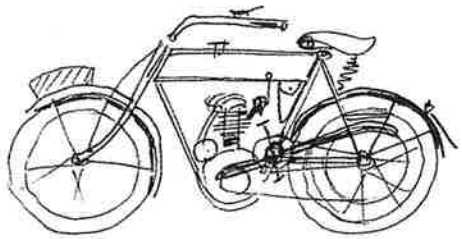
FIVA anbefaler derfor at førerne sikrer seg fri sikt forover, til sidene og bakover.

- Førerne bør ha fritt utsyn til veien og være i stand til å kunne nå alle kontrollfunksjoner uten vanskelighet.
- Alle ruter og eventuelle vindusviskere skal holdes rene og i god stand.
- Kjøretøyer bør være utstyrt med utvendige bakspeil. Mange eldre kjøretøyer ble ikke opprinnelig utstyrt med slike. Reproduserte tidstypiske speil er imidlertid lett tilgjengelige og kan ofte monteres på en slik måte at de lett kan fjernes ved anledninger der originalt utseende er viktigst.



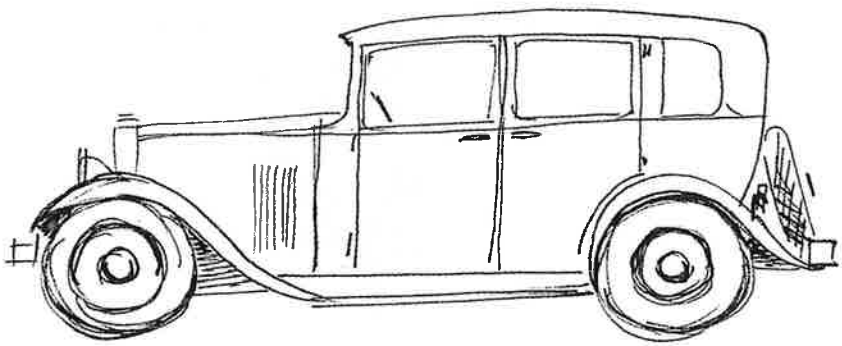
Førere bør sikre seg at de er synlige.

- Motorsyklister bør ha refleksbånd eller refleksvester.
- Førere av særlig langsomme kjøretøyer bør montere demonterbare refleksanordninger på synlige steder nær kjøretøyets ytterkanter.
- Kjøretøy uten elektrisk belysning bør ikke kjøre etter mørkets frembrudd eller under forhold med dårlig siktbarhet, med mindre dette er absolutt nødvendig for å nå frem til et sikkert sted for å vente på bedre forhold.
- Førere som sannsynligvis vil benytte gamle kjøretøyer etter mørkets frembrudd eller i dårlig siktbarhet skal vurdere sine lykters egenskaper og om nødvendig forbedre dem i retning moderne standarder.



Viktige punkter som skal overveies er:

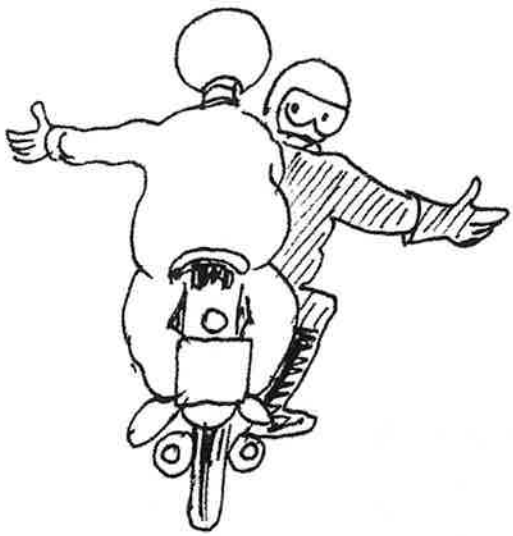
- **Baklykter:** Bør være synlige i klart vær fra minst 100 meters avstand og (med mindre det er en motosykkel) være plassert med minst én lykt på hver side ikke lenger enn 200 mm fra kjøretøyets ytterpunkter. Ved bruk av kun én baklykt er det lett å oppfatte kjøretøyet som en motorsykkel. Dersom baklyktene sitter tett, for eksempel på hver side av nummerskiltet, gir det andre trafikanter fornemmelsen av at kjøretøyet er lenger unna enn det i virkeligheten er. En stabilt montert, lett demonterbar lyktebom er en god løsning.



- **Fremre posisjonslys:** De små posisjons/ markeringslykter som var populære på mange biler fra 1930 til ut på 60-tallet gir ikke tilstrekkelig effekt i dagens trafikk og vil sannsynligvis bli oversett. På samme måte har motkjørende trafikanter ingen fornemmelse av kjøretøyets bredde hvishovedlyktene ikke er plassert langt ut mot kjøretøyets ytterpunkter. Derfor bør eiere av kjøretøy med slike små sidelykter og tettsittende hovedlykter overveie å montere kraftigere og lettere synlige posisjonslys.
- **Hovedlykter**: Noen få biler (særlig eldre engelske) er utstyrt med to hovedlykter der kun den ene lykten lyser etter nedblending. Førere som ønsker å benytte et slikt kjøretøy ved dårlig siktbarhet bør overveie å endre lyktenes funksjon slik at begge lykter fortsatt er tent etter nedblending.
- **Ekstremt langsomme kjøretøyer:** Eier man et ekstremt langsomt kjøretøy – for eksempel en traktor eller en veivals – bør man overveie å montere gule blinkende lamper på sunlige steder bak, slik at andre trafikanter blir advart.

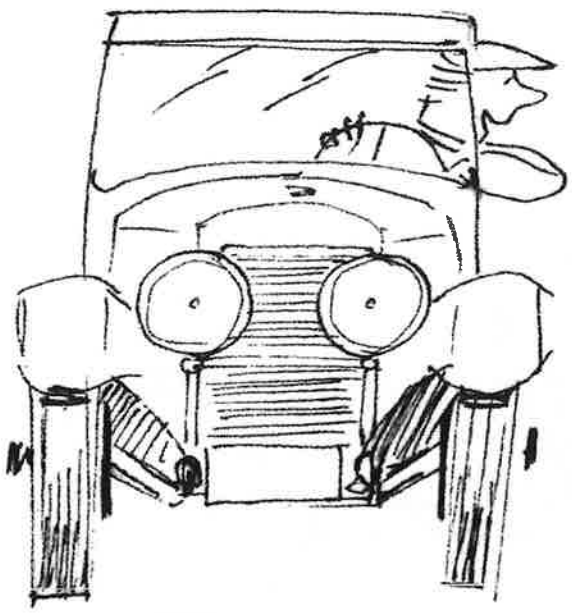
Førerne bør gjøre sine hensikter klare. Moderne trafikanter er i så høy grad tilvennet moderne kjøretøyers lykteføring at det er stor risiko for at de ikke oppfatter håndsignaler eller vipperetningsvisere. Uansett er håndsignaler stort sett umulige å se i mørke.

Derfor bør førere av eldre kjøretøyer være oppmerksomme på at andre trafikanter ikke straks oppfatter "gammeldagse" måter å gi signal på, og det er derfor viktig å gi disse så tidlig som mulig slik at medtrafikanter får tid til å oppfatte dem.



FIVA anbefaler at:

- Føreren om nødvendig monterer blinklys og minst ett bremselys. I noen land er det tillatt å utstyre fremre parklys og baklykter med dobbeltvirkende pærer så de virker både som posisjonslys/ blinklys foran og baklys/ bremselys/ blinklys bak. Mange bilmodeller hadde dette som standard på det norske markedet rundt 1955-65. Denne løsningen anbefales også for kjøretøy utstyrt med vipperetningsviser.
- Førere bør gi håndsignal i god tid dersom kjøretøyet ikke er utstyrt med blinklys eller bremselys, og sikre seg at de oppfattes. Et varselskilt med "Signaler gis kun med hånden" kan monteres bakpå kjøretøyet.
- Håndsignaler skal være klare, positive og ikke til å misforstå. Det anbefales å bruke hansker eller mansjetter med selvlysende tape oppå.
- Førere av kjøretøyer som mangler bremselys har et ekstra stort ansvar for å sikre at de viser sine hensikter i god tid.





4. Hensyn og forståelse

Alle trafikanter bør vise hensyn til og forståelse for andre trafikanter. Dette er særlig viktig for de som gjør noe uvanlig eller ut over normene – som ved å kjøre et historisk kjøretøy.

På nåtidens sterkt trafikkerte veier kan det ofte være vanskelig å kjøre forbi et langsommere kjøretøy på grunn av tett mottrafikk. Å gjøre noe for å motvirke at andre trafikanter foretar farlige forbikjøringer er et av de største bidrag til trafikksikkerheten som en fører av et historisk kjøretøy kan bidra med.

FIVA anbefaler:

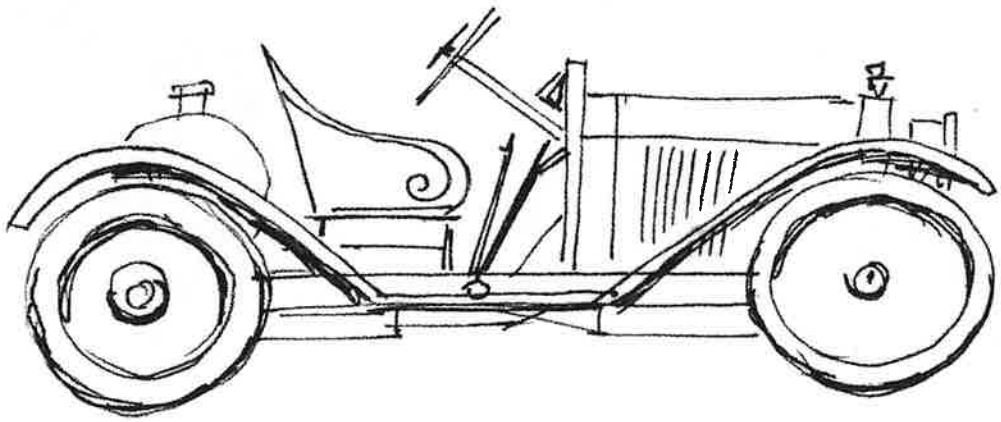
- Førere av langsommere kjøretøyer bør sikre seg at bakenfor kjørende trafikanter får mulighet til å passere med jevne mellomrom – om nødvendig ved å trekke kjøretøyet ut mot veiskulderen på passende steder.

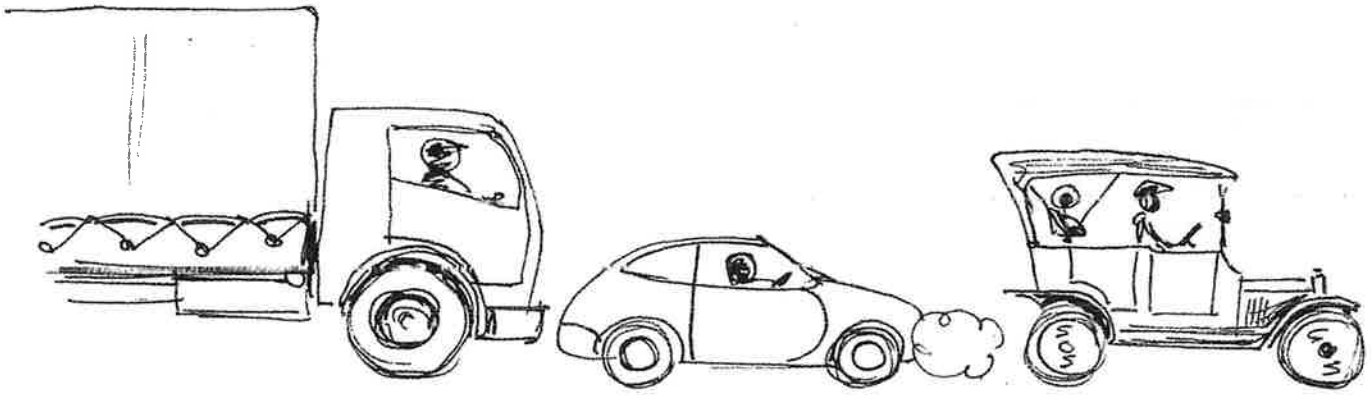
- Kjøring i konvoi med andre historiske kjøretøyer eller servicebiler bør generelt unngås. Grupper som følger samme rute bør starte med passende mellomrom slik at konvoidannelser unngås.

- Hvis en konvoi oppstår eller er uunngåelig, bør førerne sørge for nok plass mellom dem selv og det forankjørende kjøretøy til å kunne slippe et forbikjørende kjøretøy inn i mellomrommet. Ved moderat hastighet bør denne avstanden utgjøre minst 70 meter.

- Førere av eldre og langsomme historiske kjøretøyer bør planlegge turen slik at både rushtid og sterkt traffikerte veier unngås. På den måten blir turen også mindre farlig og mer trivelig.

- Dersom man kjører i følge med andre, bør man på forhånd avtale møtesteder. I hvert kjøretøy bør det være en rutebeskrivelse, slik at ingen behøver å måtte holde et annet kjøretøy innen synsvidde hele tiden.





Førere av usedvanlig langsomme kjøretøyer (ESV = exceptionally slow vehicles), som for eksempel meget gamle biler, gamle lastebiler, traktorer, landbruksmaskiner , belte-drevne kjøretøyer og veivalser, skal ta ekstra forhåndsregler for å sikre at de forstyrrer den øvrige ferdsel minst mulig.

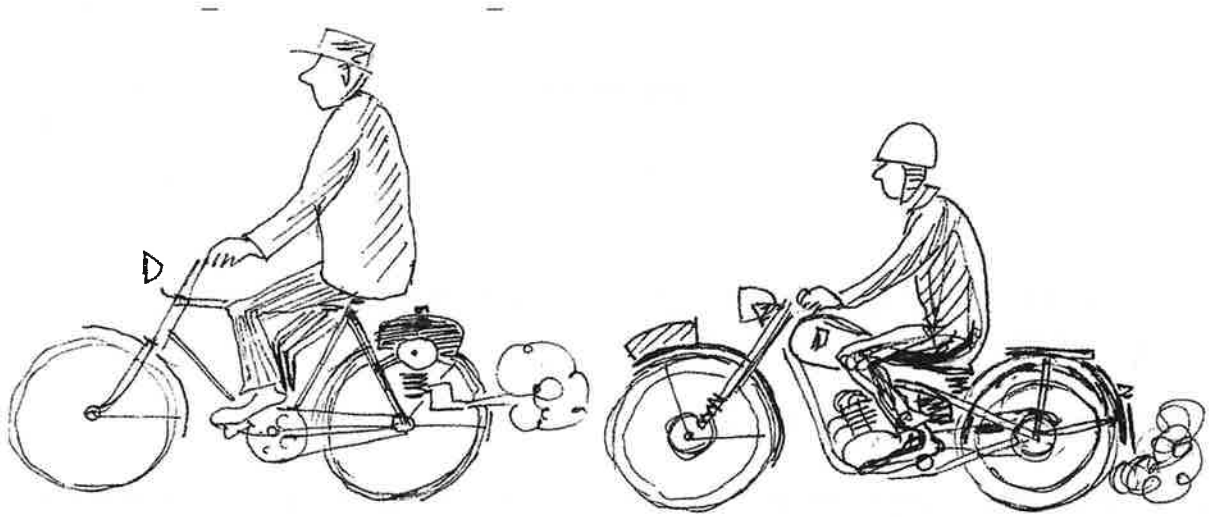
Kjøring med ESV-kjøretøyer på offentlige veier krever erfaring og god forståelse for kjøretøyet og de regler som gjelder for det.

ESV-førere bør i den grad det er mulig:

- Unngå bysentere, lange raske veier, veier med kun én veibane, bratte bakker og vanskelige veisammenføyninger.
- Ikke kjøre etter mørkets frembrudd.
- Gi sine hensikter tydelig til kjenne overfor andre trafikanter.

I tillegg til ovenstående bør førere av dampdrevne ESV-kjøretøy hvis mulig:

- Ha en besetning på to eller flere til hjelp ved forflyttning av maskinen.
- Unngå å skape farlige situasjoner ved stopp for å fylle vann, skifte gir o.l.
- Være klar over gnistfaren i forhold til mennesker og eiendom, og unngå utslipp av mørk røyk der den kan utgjøre et problem, som i nærheten av bosetting.
- Unngå skader på veibanen, for eksempel ved kjøring med stålhjul eller på varm asfalt.
- Blokkere hjulene ved stans i bakker og stigninger.
- Kun benytte dampfløyta i nødstilfeller.



5. Deltakelse på treff og i løp

Treff og løp for historiske kjøretøyer på offentlige veier krever at det tas mye hensyn. Arrangørene har ansvar for å sikre at forstyrrelser overfor annen trafikk blir holdt på et minimum, og bør derfor unngå å benytte større veier der det er mulig. Dersom en større vei må benyttes, spesielt av langsomme kjøretøyer, bør arrangøren overveie å sette opp midlertidige skilter i samråd med de lokale myndigheter.

FIVA anbefaler at arrangører:

- Planlegger sitt arrangement slik at det forårsaker minst mulig forstyrrelser for andre trafikanter.
- Setter opp advarsler til andre trafikanter dersom langsomme kjøretøyer kan forekomme på en større vei.
- Ikke straffer deltakere som har forbedrede lykter eller særlig synlige markeringer på sitt kjøretøy

FIVA anbefaler at deltakerne:

- Vet hvor de skal uten å være avhengige av å følge et forankjørende kjøretøy.
- Ikke lar konkurranseiver overskygge deres plikt til å kjøre med forsiktighet og hensyn overfor andre trafikanter.
- Alltid overholder skilting, lyssignaler og lover, med mindre man har mottatt andre instrukser fra uniformert politi.
- ALLTID husker at man er ambassadør for den historiske kjøretøybevegelse!

God tur med trygg og sikker kjøring!



Illustrasjoner: Leif Gr. Thomsen

