

Turínská charta

Mezinárodní federace historických vozidel (FIVA) je celosvětová federace klubů historických vozidel. FIVA iniciuje a podporuje zachování a zodpovědné užívání historických vozidel, jako důležité součásti našeho technického a kulturního dědictví.

Důležitost historických vozidel spočívá v jejich roli dopravních prostředků, svědků historických souvislostí doby svého vzniku, technické a umělecké úrovně této doby a v neposlední řadě v jejich vlivu na rozvoj společnosti.

Charta se týká mechanicky poháněných silničních vozidel a dalších pozemních nekolejových vozidel. Určité vozidlo můžeme definovat jako historické, pokud odpovídá požadavkům Charty a splňuje definice FIVA.

Charta může zahrnovat též budovy a další artefakty, s historickými vozidly a dobou jejich vzniku souvisejícími, jako jsou továrny, čerpací stanice, silnice a závodní tratě.

Majitelé, správci sbírek historických vozidel a jejich renovátoři jsou dlouhá léta velice úspěšní při vyhledávání, ochraně a udržování těchto vozidel v provozuschopném stavu. Turínská Charta byla FIVou přijata, aby posloužila veteránské obci jako návod při rozhodování a péči o historická vozidla. Turínská Charta je souborem základních návodů a postupů pro používání, údržbu, uchování, renovaci a opravy historických vozidel.

Tato Charta se inspiruje obdobnými dokumenty a vychází z Benátské charty UNESCO (1964), Barcelonské charty (historická plavidla, 2003) a Řížské charty (kolejová vozidla, 2005).

Text CHARTY

Článek 1, "Cíle"

Cílem Charty je zachovat a uchránit historii vozidel, včetně jejich technického provedení, podoby, funkcí, zdokumentované historie a jejich vztahů ke společnosti a sociálnímu prostředí.

Abychom dokázali problematice lépe porozumět, lépe ji ocenit, zajistit zachování vozidel a umožnit jejich provozování na veřejných komunikacích, musíme využít různých způsobů bádání, dostupných vědeckých, technických a historických vědomostí, včetně zapojení nejrůznějších institucí, které se v této oblasti angažují.

Článek 2, "Budoucnost"

Konzervace, restaurování a všechny další související práce musí být vedeny jak snahou o zachování historických vozidel jako technických artefaktů na jedné straně, tak jako svědků historie a kultury dopravy na straně druhé. S největší naléhavostí je třeba předat budoucím generacím znalosti o používaných materiálech, pracovních postupech a technologiích. Snažme se též o uchování řemesel, odborných znalostí a speciálních vědomostí, vztahujících se k výrobě a provozování těchto vozidel.

Článek 3, “Péče”

Pro přežití historických vozidel je nezbytná trvalá a soustavná péče.

Užívání historických vozidel, včetně provozování na veřejných komunikacích je pro jejich uchování nezbytné. Je to jediná cesta, jak historickým vozidlům porozumět a předat tradiční vědomosti, týkající se jejich řízení a údržby, budoucím generacím.

Článek 4, “Postavení”

Pro zachování historických vozidel je nutné, aby byla vnímána jako přirozená součást veřejného života a jako příspěvek do našeho všeobecného kulturního dědictví.

K tomu je nezbytné zachovat i možnost jejich používání. Nesmí to však být za cenu vynucování větších úprav historických vozidel, než je nezbytně nutné.

Nevyhnutelné úpravy nesmí být v rozporu s historickou podstatou. Zásadně nesmí změnit dobové provedení a vzhled vozidla.

Článek 5, “Postupy”

Pro zachování historického vozidla jsou nezbytné zásahy a renovace nejrůznější hloubky a rozsahu.

Zachování představuje péči a ochranu před chátráním či zničením, které musí zajistit ochranu aktuálního stavu, jedinečnosti a historické kvality vozidla nebo předmětu.

Konzervace zahrnuje veškeré činnosti, sloužící k zabezpečení a stabilizaci vozidla nebo předmětu, které nezmění jeho součásti, materiály a historickou podstatu.

Konzervace nesmí vystavit předmět historické a dokumentační hodnoty žádnému riziku. Slouží výhradně k zabránění nebo minimálně zpomalení postupu chátrání předmětu. Obvykle nesmí být vliv konzervačních postupů zvenku viditelný.

Restaurování je proces, při němž dochází k náhradě chybějících dílů či sestav, jehož cílem je vrátit vozidlo do původního stavu a zachází tedy do větší hloubky než konzervace.

Restaurované části by měly být citlivě patinovány, aby splynuly s původním historickým okolím, ale musí být při detailním pohledu rozpoznatelné.

Oprava naproti tomu spočívá v přizpůsobení, renovaci či náhradě existujících nebo chybějících součástí. Oprava opětovně uvede vozidlo do provozuschopného stavu a nemusí zcela důsledně respektovat historickou originalitu vozidla.

Zachování, konzervace a opravy jsou odborné procedury, jejichž cílem je zachování a zpřístupnění techniky, estetiky, funkčnosti, sociální a historické hodnoty vozidla zrakům veřejnosti.

Tyto procedury musí vycházet z pochopení a respektování původního stavu každého jednotlivého vozidla a jeho historického pozadí. Tyto procedury musí respektovat individuální historickou identitu vozidla a informace, dostupné v dobových dokumentech.

Článek 6, "Historie"

Jakékoliv změny či úpravy vozidla, provedené během jeho běžného používání, i ty, které změnilly jeho stav oproti podobě v jaké bylo dodáno na trh, jsou svědectvím jeho historie a měly by být jako takové zachovány. Z tohoto důvodu není vhodné ani nezbytné, restaurovat vzhled a technické provedení vozidla do stavu, v jakém bylo vyrobeno.

Restaurování do původního stavu a vzhledu, odpovídajícím určitému konkrétnímu období, musí předcházet velice pečlivé studium historických záznamů a dokumentů a celý postup musí být pečlivě naplánován.

Součásti a materiály, použité k náhradě historicky originálních dílů během renovace vozidla, musí být označeny trvalou značkou a tak odlišitelné od částí historicky původních.

FIVA doporučuje pro označení vyměněných součástí použít systém, uvedený v Příloze 1 Charty.

Článek 7, "Přesnost, věrnost"

Při renovaci historického vozidla je třeba přednostně použít historicky věrné materiály, pracovní postupy a technologie. Výjimkou mohou být případy, kdy to není možné z důvodů jejich nedostupnosti, důvodů bezpečnostních nebo legislativních.

Zvláště při konzervaci historických materiálů nemusí být tradiční prostředky vhodné. V takovém případě mohou být použity moderní materiály a technologie za předpokladu, že byla prakticky prověřena jejich vhodnost a trvanlivost.

Článek 8, "Vzhled"

Veškeré modifikace historického vozidla, z nejrůznějších důvodů vyžadované mimo období jeho běžné životnosti, musí být provedeny citlivě a s respektem k původní stavbě a vzhledu vozidla.

Takovéto úpravy by měly být vratné. Doporučuje se uchovat odstraněné originální díly pro pozdější užití a jako doklad o původním stavu vozidla.

Článek 9, "Plánování"

Jakékoliv práce, prováděné na historickém vozidle, by měly být systematicky naplánovány a vhodným způsobem dokumentovány.

Tyto záznamy by měly být zachovány spolu s vozidlem.

Článek 10, "Archivace"

Osoby, dílny a organizace, zainteresované v procesu zachování, konzervace, renovace, oprav a provozu historických vozidel, by měly přijmout příslušné kroky k ochraně svých záznamů a archiválií.

Článek 11, "Statut, postavení"

Instituce, činné v oblasti ochrany a přenosu znalostí nebo speciálních zručností a řemesel, nezbytných k zachování a provozu historických vozidel, by se měly snažit o uznání vládními institucemi, spravujícími kulturní dědictví, a to na národní i mezinárodní úrovni.

Jako součást kulturního dědictví by měly být též chráněny archivy, uchovávající dokumentaci, výkresy, fotografie či jiná media a artefakty, vztahující se k problematice historických vozidel.

Příloha 1:

Doporučený systém označování:

Pro trvalé označení systém užívá následujících písmen:

NB = „nově vyrobené“ - co nejpřesněji vyrobená kopie z hlediska tvaru, materiálů a technologie, (podle zdokumentovaného originálu).

FR = „volná rekonstrukce“ - kopie, zhotovená bez původního vzorku, bez ohledu na původní tvar, materiál a technologii. Součást však plní svoji funkci shodně s původním dílem.

CS = „konzervační stabilizace“ – dodatečně provedené konstrukční zesílení, nezbytné k uchování původního dílu.

Pracovní skupina Turínských Charty / Kulturní komise FIVA;
Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Mario De Rosa, Alfieri Maserati, Stefan Musfeld & Mark Gessler