

WSTĘP

Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) jest federacją zrzeszającą kluby i federacje narodowe miłośników pojazdów zabytkowych z całego świata. Wspiera i zachęca do utrzymywania i odpowiedzialnego wykorzystywania pojazdów zabytkowych, będących ważną częścią naszego dziedzictwa technicznego i kulturowego.

Waga pojazdów zabytkowych zasadza się na ich roli jako środka transportu, jako świadectwa minionej sztuki inżynierskiej i jako technicznej twarzy sztuki okresu, z którego pochodzą, a także – a może przede wszystkim – na ich znaczeniu i wpływie na społeczeństwo.

Niniejsza Karta swoim zakresem obejmuje pojazdy o napędzie mechanicznym oraz inne pojazdy lądowe, nie będące pojazdami kolejowymi. Dany pojazd uważany jest za historyczny, jeśli pozostaje w zgodności z postanowieniami niniejszej Karty, a także spełnia wymogi pojazdu historycznego FIVA.

Karta może obejmować także budynki oraz pamiątki związane z pojazdami historycznymi, takie jak fabryki, stacje benzynowe czy drogi lub tory, na których odbywały się wyścigi i rajdy.

Od wielu lat właściciele i opiekunowie kolekcji, a także osoby restaurujące pojazdy historyczne, wykazywały się wysoką skutecznością w ich ratowaniu, zachowywaniu oraz utrzymywaniu ich w należytym stanie, pomimo ciągłej eksploatacji.

Karta ta została zatwierdzona przez FIVA w celu wskazania wytycznych, niezbędnych przy podejmowaniu zabiegów i decyzji dotyczących pojazdów historycznych. Karta Turyńska łączy w sobie główne zasady związane z użytkowaniem, utrzymywaniem, konserwacją, renowacją i naprawą pojazdów zabytkowych.

Karta powstała z inspiracji i w oparciu o Karty UNESCO: Wenecką (1964, zabytki ogółem), Barcelońską (2003, zabytkowe jednostki pływające) i Ryskiej (2005, zabytkowe pojazdy szynowe).

Artykuł 1. Cel Karty

Karta stawia sobie za cel zachowanie i ochronę pojazdów historycznych, włączając w to rozwiązania techniczne, formy, funkcję, historyczną dokumentację itp. z uwzględnieniem różnorodnych korelacji ze społeczeństwem i poszczególnymi grupami społecznymi.

Aby zrozumieć, docenić, a także zagwarantować zachowanie i funkcjonowanie pojazdów historycznych na świecie, w tym korzystanie z nich na drogach publicznych, ważne jest, aby korzystać z dostępnych obecnie metod badawczych, osiągnięć nauki, wiedzy historycznej i technicznej, zaangażowania różnych organizacji oraz obiektów, działających w tym sektorze.

Artykuł 2. Przyszłość pojazdów historycznych

Konserwacja, renowacja oraz wszelkie procesy z nimi związane, mają na celu zachowanie historycznych środków lokomocji zarówno jako obiektów technicznych, jak i świadectwa historii transportu i naszej kultury. Niezbędnym jest więc przekazanie przyszłym pokoleniom informacji o historycznych metodach i technologiach, a także wiedzy o użytych materiałach. Ponadto dążymy do zachowania specjalistycznej wiedzy, doświadczenia oraz umiejętności związanych z produkcją i eksploatacją tego typu pojazdów.

Artykuł 3. Opieka

Nieustanna i trwała opieka jest elementem kluczowym dla przetrwania pojazdów historycznych.

Używanie pojazdów zabytkowych, w tym także na drogach publicznych, jest istotne z punktu widzenia ich konserwacji. Jest to także jedyny sposób, aby w pełni zrozumieć i przekazać przyszłym pokoleniom tradycyjną wiedzę na temat prowadzenia i eksploatacji tego typu pojazdów.

Artykuł 4. Pozycja pojazdów historycznych we współczesnym świecie

Postrzeganie pojazdów zabytkowych jako integralnej części życia publicznego, a także jako wkładu w nasze dziedzictwo kulturowe, jest niezwykle korzystne dla ich ochrony. Dlatego tak istotna i pożądana jest możliwość poruszania się nimi na drogach. Jednakże w celu ich dostosowania do obowiązujących warunków, pojazdy historyczne nie powinny być modyfikowane w stopniu większym, niż jest to konieczne. Te nieuniknione zmiany nie powinny ingerować w zabytkowy charakter pojazdu, w myśl najważniejszej zasady, zakazującej modyfikacji wyglądu i rozwiązań konstrukcyjnych innych niż właściwe dla danej epoki.

Artykuł 5. Procesy zachowawcze

Zachowanie dla potomności pojazdów historycznych może wymagać napraw lub renowacji, przeprowadzonych w różnym stopniu. Przez zachowanie pojazdu należy rozumieć opiekę i ochronę przed zniszczeniem lub pogorszeniem jego stanu, gwarantującą utrzymanie pamiątkowej i indywidualnej wartości.

Konserwacja obejmuje wszystkie czynności służące zabezpieczeniu i utrzymaniu pojazdu lub obiektu bez zmieniania jego zabytkowej substancji, części lub materiałów. Konserwacja nie niesie ze sobą ryzyka utraty wartości historycznej oraz dokumentalnej obiektu w jakikolwiek sposób. Jej celem jest wyłącznie zapobieżenie lub przynajmniej spowolnienie niszczenia pojazdu. Zazwyczaj takie środki nie są widoczne na powierzchni.

Restauracja czy też renowacja jest procesem zastąpienia brakujących części lub powierzchni częściami oryginalnymi lub wykonanymi na wzór oryginalnych, w celu przywrócenia wcześniejszego stanu pojazdu, wykracza zatem poza definicję konserwacji. Odrestaurowane powierzchnie powinny płynnie komponować się z powierzchnią oryginalną, jednak dawać się odróżnić podczas wnikliwej kontroli.

Jest to proces odmienny od naprawy, która charakteryzuje się modernizacją i wymianą istniejących lub brakujących części. Naprawa ma na celu przygotowanie pojazdu do eksploatacji i nie musi uwzględniać oryginalnych rozwiązań i materiałów dedykowanych do konkretnego pojazdu.

Zachowanie, konserwacja oraz restauracja są wyspecjalizowanymi procesami, mającymi na celu ochronę i przywrócenie wartości estetycznych, funkcjonalnych, społecznych i historycznych pojazdu. Powinny dążyć do wiernego oddania oryginalnego wzornictwa i zachowywać historyczne tło danego pojazdu, ponadto powinny być oparte na szacunku do konkretnego obiektu historycznego oraz bazować na informacjach znalezionych w oryginalnych dokumentach.

Artykuł 6. Historia eksploatacji pojazdu

Wszelkie zmiany i modyfikacje pojazdu, które miały miejsce w czasie jego normalnej eksploatacji, wprowadzające odstępstwa od specyfikacji fabrycznej, powinny być traktowane jako świadectwo historii pojazdu i jako takie powinny zostać zachowane. Dlatego nie jest koniecznym przywrócenie pojazdu historycznego do specyfikacji fabrycznej odpowiadającej wyglądowi i parametrom z jego daty produkcji.

Części i materiały zastosowane w celu zastąpienia części historycznych w procesie restauracji powinny być oznaczone w sposób trwały i jednoznacznie odróżniający je od elementów zabytkowych. Dla wymienionych części, FIVA zaleca system oznaczania według załącznika do niniejszego statutu (patrz załącznik nr 1).

Artykuł 7. Pieczołowitość restauracji

Podczas restauracji pojazdów historycznych, pierwszeństwo powinny mieć technologie i materiały historyczne, chyba że te materiały lub technologie nie mogą być wykorzystane ze względów bezpieczeństwa, braku dostępności lub zakazów prawnych.

Zwłaszcza w zakresie konserwacji substancji zabytkowej, tradycyjne materiały mogą być niewystarczające. Przy restauracji, nowoczesne materiały i techniki pracy mogą być użyte zamiast tradycyjnych, pod warunkiem, że są odpowiednie i trwałe, co zostało potwierdzone w praktyce lub poparte doświadczeniami.

Artykuł 8. Wygląd pojazdu historycznego

Wszelkie modyfikacje w zabytkowym pojeździe za wyjątkiem tych związanych z normalną eksploatacją, powinny zostać dyskretnie wkomponowane w oryginalną strukturę i wygląd pojazdu. Zmiany takie powinny być odwracalne. Zaleca się, aby każda istotna oryginalna część, która została zdemonstrowana (np. w wyniku zużycia), była przechowywana w miejscu postoju pojazdu w celu późniejszego jej wykorzystania do ponownego użycia lub jako wzór do wykonania nowej części.

Artykuł 9. Planowanie prac

Wszelkie prace prowadzone przy pojeździe historycznym, powinny być racjonalnie zaplanowane, a także dokumentowane w odpowiedni sposób. Dokumentacja z przeprowadzonych prac powinna być przechowywana wraz z pojazdem.

Artykuł 10. Archiwa i dokumenty

Osoby i organizacje zaangażowane w zachowanie, konserwację, renowację, naprawy czy eksploatację pojazdów historycznych, powinny podjąć odpowiednie kroki w celu zabezpieczenia swoich rejestrów i archiwów.

Artykuł 11. Status organizacji związanych z ruchem weterańskim

Instytucje zajmujące się przechowywaniem oraz przekazywaniem wiedzy lub specjalistycznych umiejętności, niezbędnych przy zachowywaniu i eksploatacji pojazdów zabytkowych, powinny zabiegać o uznanie przez międzynarodowe i krajowe organy władzy, jako instytucje dziedzictwa kulturowego. Archiwa składające się z dokumentów, rysunków, artefaktów, zdjęć itp. związanych z pojazdami historycznymi, powinny być otoczone opieką, jako część dziedzictwa kulturowego.

RAMKA

Załącznik nr 1 Proponowany system oznakowania części użytych w pojeździe historycznym.

System wykorzystuje następujące litery dla trwałego oznakowania:

NB New build – nowo wytworzony

Będący najdokładniejszą możliwą kopią w zakresie formy, materiałów i produkcji, odbudowywany bezpośrednio na podstawie dokumentacji historycznej.

FR Free reconstruction – odbudowa dowolna

Rekonstrukcja części bez wzorowania się na modelu historycznym w zakresie formy, materiału

czy techniki pracy. Część ta pełni jednak swoją funkcję techniczną w takim samym zakresie, jak część oryginalna używana wcześniej.

CS Conservational stabilisation – wzmocnienie konstrukcji w celu konserwacji

Późniejsze niż sam pojazd wzmocnienie konstrukcyjne dodane celem stabilizacji oryginalnej konstrukcji/materiału.

Zalecamy oznaczenie roku renowacji / produkcji części zamiennej z dwuliterowym kodem.