

Turínska Charta

V predchádzajúcich číslach časopisu sme Vás informovali o príprave Turínskej charty. Dnes sa môžete oboznámiť s jej znením. FIVA vypracovala túto Chartu s cieľom poskytnúť usmernenie pre rozhodovanie a činnosti vo vzťahu k historickým vozidlám. Považuje to za najlepší spôsob, ako zachovať historickú podstatu v nezmenenom stave a umožniť budúcim generáciám, aby si užili radosť z týchto kultúrnych pokladov. Cieľom Turínskej Charty je zjednotenie hlavných zásad používania, údržby, konzervácie, reštaurovania a opravovania historických vozidiel v aktívnej prevádzke. Dúfame, že tieto usmernenia pomôžu národným autoritám pri prijímaní rozumných a obhájitelných rozhodnutí. Charta tvorí doplnok k ostatným platným chartám, vzťahujúcim sa na zachovanie nášho kultúrneho dedičstva.

Historické vozidlá podľa definície použité v tejto Charte sú automobily, motocykle, úžitkové vozidlá, prípojné vozidlá, bicykle a ďalšie mechanické vozidlá, rovnako ako nekolažové vozidlá poháňané parou, elektrinou, ben-

zínom alebo svalovou silou.

Rozsah aplikácií tejto Charty môže tiež zahŕňať budovy a infraštruktúry súvisiace predovšetkým s historickými vozidlami a ich periodickou prevádzkou, ako sú továrne, čerpace stanice alebo špeciálne cesty a trate. Usiluje aj o zachovanie špecializovaných znalostí a zručností, historicky spojených s výrobou a prevádzkou takýchto vozidiel.

Táto Turínska charta historických vozidiel sa odvíja od hlavných zásad Benátskej charty z roku 1964, ktorá definovala uznávané metodické pokyny pre zachovanie akéhokoľvek kultúrneho majetku. Táto Charta rozvinula vtedajšie normy tak, aby sa vzťahovali na špecifické požiadavky zachovania aktívne používaných historických vozidiel bez toho, aby menili kvalitu tohto kultúrneho majetku ako historickej pamätihodnosti techniky.

Dodržovaním kritérií vyjadrených v Charte si majitelia historických vozidiel zabezpečia autenticitu a hodnotu svojich vozidiel v dlhodo-

bom horizonte. Hodnotiaci výrok "Prevádzka, starostlivosť a reštaurovanie v súlade s Turínskou chartou" by sa mohol stať významnou značkou kvality v tejto oblasti.

Ide o metódy, pomocou ktorých odovzdávame budúcim generáciám naše nadšenie a záujem o historické vozidlá, ako aj tradičné znalosti a pracovné techniky. Vedomosti, v úlohe nehmotného faktora, sú rovnako dôležité a nenahraditeľné pre dejiny techniky ako samotné vozidlo. Reštaurované plochy možno napríklad označiť tak, že pri konečnej povrchovej úprave mierne zmeníme ich štruktúru, alebo použijeme trvalé markery, čo síce neunikne pri bližšom skúmaní, ale nepokazí celkový vzhľad. K tomu existujú osvedčené systémy v iných oblastiach reštaurácie kultúrneho majetku. Podrobnejší výklad termínov „reštaurácia“ a „oprava“ uvádza kapitola "Definície", články 5 a 6.

Uchovanie (zachovanie) znamená starostlivosť a prevenciu zhoršenia s cieľom zachovať

súčasný stav, individuálnu kvalitu a pamätihodnosť historického vozidla alebo objektu. Konzervácia je proces zameraný na zachovanie stavu vozidla alebo objektu. Zahŕňa akýkoľvek zásah, ktorý slúži na zabezpečenie a stabilizáciu vozidla alebo objektu, pokiaľ sa tým jeho daná historická podstata, diely a materiály nezmenia a jeho historická či vecne dokumentárna hodnota nijakým spôsobom neohrozia. Konzervácia prosté slúži na zabránenie - alebo aspoň na zabezpečenie odkladu - ďalšieho zhoršenia. Príslušné opatrenia ob-

vykle nie sú povrchovo viditeľné. Reštaurácia je proces zameraný na nahradenie chýbajúcich častí alebo plôch za účelom zviditeľnenia predchádzajúceho stavu vozidla alebo objektu, a/alebo jeho konštrukčného zosilnenia v porovnaní so stavom pred takouto prácou. Všeobecne platí, že reštaurácia predstavuje hlbší zásah v porovnaní s konzerváciou. Reštaurácia dbá aj na "historickú podstatu", pokúšajúc sa o zachovanie čím väčšieho objemu autentických materiálov. Reštaurované plochy by mali harmonicky la-

diť s existujúcou historickou podstatou, ale ostať identifikovateľné pri bližšom skúmaní. Opravou sa rozumie ako úprava, renovácia alebo výmena existujúcich alebo chýbajúcich súčastí. Pri oprave ide v prvom rade o realizáciu vopred stanoveného štandardu mechanickej integrity, alebo o súlad so zamýšľaným použitím. Oprava sa nesústreďuje na historický stav súčastí, pôvodnosť materiálov či pracovné postupy, alebo na autentickú podstatu vozidla; jej jediným cieľom je obnoviť plnú prevádzkyschopnosť objektu.

CHARTA

Článok 1

Táto Charta má za cieľ zachovanie histórie vozidiel a ich hmotných a nehmotných svedectiev. Navrhujeme využiť všetky dostupné vedecké a technické znalosti, ako aj organizácie a zariadenia pracujúce v tejto oblasti na zabezpečenie zachovania a prevádzky historických vozidiel, a to aj na verejných komunikáciách.

Článok 2

Konzervácia a reštaurovanie, ako aj všetky súvisiace pracovné procesy sú zamerané na zachovanie historických vozidiel ako významné technické a kultúrne artefakty a ako mílniky v dejinách dopravy. Všetky potrebné tradičné zručnosti sa musia, ako neoddeliteľná súčasť tohto úsilia, preniesť na budúce generácie.

Článok 3

Zásadným predpokladom prežitia historických vozidiel je trvalá a udržateľná starostlivosť o celý súbor ich komponentov a o ich pravidelnú prevádzku. Aktívne využitie historicky cenných vozidiel, vrátane na verejných komunikáciách, je nevyhnutné pre zachovanie tradičných znalostí procesov a ich postúpenie na budúce generácie a je dôležitým faktorom pri ich pochopení.

Článok 4

K zachovaniu historických vozidiel vždy prispievali aj spoločensky prijateľné a vzájomne výhodné formy ich verejného použitia. Preto je ich takéto použitie dôležité a žiaduce. Ak ich však chceme používať, historické vozidlá by nemali byť zmenené viac, ako je nevyhnutné. Zmeny by mali zasahovať čo najmenej do historickej podstaty vozidiel, nemali by meniť vzhľad vozidla a mali by byť úplne reverzibilné.

Článok 5

Historické vozidlá by mali byť svedkami nielen ich vlastnej úlohy ako dopravných prostriedkov, ale mali by tiež odrážať svoj historický pôvod, stav techniky svojej doby a dopad na spoločnosť.

Článok 6

Akékoľvek reštaurovanie je vysoko špecializovaný proces zameraný na zachovanie a vystavovanie estetickéj, funkčnej a historickej hodnoty vozidla. Malo by byť zamerané na pochopenie a zohľadnenie pôvodného dizajnu a his-

torického pozadia jednotlivých vozidiel. Malo by tiež byť založené na rešpektovaní historického subjektu v podobe nášho predchodcu, a na informáciách nájdených v autentických dokumentoch.

Článok 7

Pri reštaurovaní historických vozidiel treba dávať prednosť historicky presným materiálom a technikám prác, s výnimkou ak takéto materiály alebo techniky už nemožno použiť vzhľadom na bezpečnosť, dostupnosť alebo právne dôvody. V niektorých prípadoch nie je použitie tradičných materiálov vhodné z hľadiska konzervácie historickej podstaty. Rovnako ako inde v odbore reštaurovania bude v takýchto prípadoch možné použiť moderné materiály a techniky, za predpokladu, že ich vhodnosť a trvanlivosť sú experimentálne preukázané a prakticky odskúšané.

Článok 8

Reštaurácia historického vozidla alebo objektu si nevyžaduje jeho vrátenie do pôvodného stavu, ako v roku výroby. Mnohé vozidlá nadobudli osobitný význam až neskôr, v priebehu ich používania. Reštaurovanie by malo vziať aj súvisiace historické zmeny do úvahy. K reštaurovaniu vozidla s cieľom vrátiť ho do stavu odpovedajúceho určitému obdobiu by sme mali pristúpiť až po starostlivom skúmaní historických záznamov, artefaktov a dokumentov z takého obdobia, a až po vypracovaní plánu reštaurácie, založeného na tomto skúmaní. Komponenty a materiály, ktoré sa v procese nahradia, by mali byť identifikovateľné prostredníctvom jednoduchého a trvalého značenia, napríklad razením písmen, aby ich bolo možné odlišiť od historickej podstaty. Takýto značiaci systém bol úspešne použitý pri reštaurovaní historických koľajových vozidiel:

NB = novo vyrobené ("newly built") (čo najpresnejšia kópia čo do typu a materiálov, priamo reprodukováaná na základe zdokumentovaného originálu);

FR = voľne rekonštruované („free reconstruction“) (voľná rekonštrukcia, bez priameho použitia akéhokoľvek historického modelu čo do tvaru, materiálu alebo pracovnej techniky. Takáto súčasť technicky splňuje funkciu predtým použitého historického komponentu);

CS = konzervačná stabilizácia („conservational stabilization“)

(dodatočné konštrukčné zosilnenie pre kon-

zervačné účely, napr. aby sa mohla použiť konštrukčne ťažko poškodená karoséria, pritom takýto komponent pôvodne nikdy nebol súčasťou historickej podstaty daného vozidla).

Článok 9

Akékoľvek moderné bezpečnostné zariadenie, ktorého inštaláciu vyžaduje zákon, by malo byť harmonicky a diskrétno začlenené do vozidla. Takéto dodatky alebo zmeny pôvodnej štruktúry by mali byť jasne rozoznateľné. Opäť platí, že na ich identifikáciu treba použiť vhodné trvalé značenie a že takéto zmeny či doplnky by mali byť, ak je to možné, úplne reverzibilné.

Článok 10

Všetky neskoršie modifikácie, potrebné z akýchkoľvek dôvodov, by mali rešpektovať konštrukciu a vzhľad originálu. V ideálnom prípade by mali vždy byť reverzibilné (vrátne); všetky dôležité originálne diely, ktoré boli počas prác odstránené, treba uchovať pre možnosť opätovného použitia, a tiež aby slúžili ako model pôvodnej podstaty.

Článok 11

Každý krok pri konzervácii alebo reštaurovaní historického vozidla treba systematicky plánovať a dôsledne zdokumentovať v priebehu projektu. Pisomné a fotografické záznamy celého reštauračného projektu by mali ostať uchované prinajmenšom počas celej životnosti vozidla. FIVA podporuje bezpečné uchovávanie takejto dokumentácie v národných alebo medzinárodných databázach.

Článok 12

Podniky a organizácie podieľajúce sa na konzervovaní, reštaurovaní, opravovaní a prevádzkovaní historických vozidiel musia prijať primerané opatrenia na ochranu svojich záznamov a archívov.

Článok 13

Medzinárodné a národné vládne orgány a agentúry by mali neziskové organizácie alebo združenia, ktoré sa angažujú v procesoch zachovania historických vozidiel a ich hmotného a nehmotného kontextu považovať za kultúrne inštitúcie, a priznať im štatút charitatívnych organizácií.

Článok 14

Inštitúcie definované v tejto Charte, ktoré sa zapájajú do zachovania a prenosu poznatkov

potrebných pri zachovávaní a prevádzke historických vozidiel, by mali byť považované za ustanovizne ochrany pamiatok, s priznaním potrebných výnimiek a finančných zdrojov.

Článok 15

Zbierky, vrátane dokumentov, plánov a podtýkajúce sa historických vozidiel, ktoré sú prístupné pre výskumné účely, by mali byť uzna-

né ako súčasť kultúrneho dedičstva a chránené ako kultúrny majetok v súlade s príslušnými medzinárodnými dohovormi.

PRIPOMIENKY

(Pripomienky uvedené nižšie pomôžu bližšie popísať zmysel a úmysel jednotlivých článkov Charty, ktoré musia byť stručne a výstižne formulované).

Článok 1

-

Článok 2

Zahrňa obnovu pre muzeálne účely, a tiež akékoľvek opatrenia zamerané na zachovanie historického vozidla v aktívnom používaní.

Článok 3

Podstatu vozidla definuje jeho aktívne prevádzkovanie a využívanie, inak by predstavovalo iba neživý artefakt. Väčšina dodnes zachovaných historicky cenných vozidiel by neprežila, ak by sa nemohla verejne používať. Inak by väčšina majiteľov nebola ochotná vynaložiť vysoké náklady a značné úsilie spojené s poskytovaním udržateľnej starostlivosti, ako aj s mimoriadne drahou údržbou.

Majitelia historických vozidiel by sa mali snažiť o racionálnu a zodpovednú rovnováhu medzi mobilitou a opotrebením. Termín "historicky cenný" sa tu nepoužíva v estetickom, materialistickom či finančnom poňatí, ale iba významu vozidla v kultúrnej, sociálnej a technickej relevancie jeho histórie. Kultúrne cenu môže byť napríklad aj masovo produkovaná trojkolesová dodávka, ktorá pomohla zlepšiť rozsah a pracovné príležitosti živnostníkov. Tu pôjde o typ vozidla, ktoré v mnohých ekonomikách prispelo k transformácii práce, ako aj sociálnych a hospodárskych vzťahov. Historické vozidlá svojou inherentnou kvalitou (ako súčasťou kultúrneho dedičstva) stelesňujú nehmotnú kultúrnu hodnotu určitej spoločnosti. Pomáhajú nachádzať odpovede a zažívať veci o vývoji a histórii našej spoločnosti. Môžu pomôcť pri hľadaní odpovede na také základné otázky, ako "odkiaľ sme prišli, kam ideme a ako sme sa sem dostali?" Na druhej strane spoločnosť má, z rovnakých dôvodov, bytostný záujem o podporu zachovania rôznorodosti vedomostí a zručností, spojených s použitím tohto typu kultúrneho majetku; nielen používania, ale celého kontextu historických vozidiel.

Článok 4

Uchovanie nášho automobilového dedičstva v záujme spoločnosti vytvára zároveň základ pre zákonodarcu na poskytnutie stimulov a úľav – napr. daňových úľav, a oslobodenia od súčasných environmentálnych a bezpečnostných noriem – pre historické vozidlá. Tým sa zabezpečí aktívne používanie historických vozidiel vo verejnej sfére v budúcnosti.

Takéto sociálne a politické uznanie bude však poskytnuté iba v súvislosti s vozidlami zachovávanými určitým minimum pravosti a nefalšo-

vanosti historickej podstaty. Na druhej strane sú vlastníci povinní uchovávať nefalšovanosť svojich historických vozidiel. Táto Charta vytvára niektoré smernice, určené na podporu v ich úsilí.

Článok 5

Nestačí autenticky zachovať technické systémy; je dôležité, aby vozidlo vo všetkých svojich častiach tvorilo dôslednú historickú entitu.

Článok 6

V procese reštaurácie je nevyhnutné, aby opatrenia prijaté na zachovanie autenticity historického vozidla neohrozili jeho skutočný základ. Akékoľvek opatrenia, ktorých cieľom je dosiahnutie stavu "lepšie ako nový", špekulatívne rekonštrukcie, zmeny alebo doplnky postrádajúce akýkoľvek overiteľný historický základ vo vzťahu k príslušnému jednotlivému vozidlu treba vnímať skepticky. Reštaurovanie by sa malo pripraviť - a doprevádzať - dôkladným výskumom histórie jednotlivého vozidla.

Článok 7

Otázka, či používať historické alebo moderné materiály a techniky, sa musí v každom jednotlivom prípade rozhodnúť na základe uvedených vyššie. Argumenty ako uľahčenie starostlivosti o vozidlo, alebo iné dôvody podložené snahou o pohodlie neopravňujú nahradenie historickej podstaty modernými materiálmi! Požiadavka používať iba materiály, ktorých vhodnosť a trvanlivosť bola experimentálne alebo dlhoročnou praxou preukázaná, sa týka snahy uchrániť historické vozidlá od toho, aby sa stali predmetom nekontrolovaných experimentov s materiálmi. Nevyskúšané materiály môžu v dlhodobom horizonte spôsobiť viac škody ako úžitku. Ich použitie by znamenalo pokračujúce podkopanie historickej podstaty, a spôsobilo by ďalšie škody vyžadujúce ešte hlbšie zásahy.

Článok 8

Kľúčovým kritériom pre akékoľvek otázky alebo rozhodnutia, ktoré sa naskytú v priebehu procesu reštaurovania, sú historické informácie a dokumenty. To je jediný spôsob, ako zabrániť špekulatívnym a svojvoľným interpretačným zásahom, podniknutým na základe inom ako mať k dispozícii všetky fakty. Snahy o reštauráciu, nech sú akokoľvek opatrné, nemôžu dosiahnuť viac ako imitáciu starého alebo dokonca nového stavu, ale nikdy nedocelia dokonalú obnovu vozidla. Kým sa pokúsime o obnovenie staršieho historického stavu, musíme vziať do úvahy, že niektoré materiály a komponenty - ktoré boli súčasťou autentického histórie vozidla - budú neodvratne zmenené alebo zničené. Trvalé označovanie vymenených, prestavaných alebo pridaných súčastí má za účel vytváranie autentickej historickej podstaty, ktorú možno odlíšiť od neskorších

doplnkov. V mnohých prípadoch, napríklad keď časti, ktoré sú súčasťou vozidla, treba použiť ako modely na výrobu náhradných dielov, predstavujú hlavnú požiadavku pri zabezpečení presnej a hodnovernej reprodukcie. Inak sa takéto časti postupne stanú "kópiami kópií", čím utrpí ich presnosť! Navyše, systém značenia, ktorý sa už osvedčil pri obnove koľajových vozidiel, umožňuje zhodnotenie "blízkosti" (či lepšie, podobnosti) pridanej časti v porovnaní s originálom.

Článok 9

K historickému vozidlu je možné, v závislosti na jeho zamýšľanom použití, pridávať moderné komponenty z bezpečnostných dôvodov, ak ich vyžadujú vnútroštátne predpisy. Takéto prídavné zariadenia majú minimálne vplyvať na celkový vzhľad vozidla, a akákoľvek možnosť zámieny s autentickými prvkami by mala byť vylúčená. Aj keby tieto zmeny boli vratné, treba mať na pamäti, že sa nimi vždy nenávratne zničí kus historickej podstaty (napr. vrtnanie otvorov, výrezy v karosérii, atď.). Treba vziať do úvahy aj tieto hranice reverzibility, a voliť postup, ktorý maximálne šetrí historickú podstatu vozidla.

Článok 10

Pokiaľ ide o reverzibilitu, treba pamätať, že táto hlavná myšlienka je zapracovaná do všetkých platných Chárt a že sa vždy implementuje v praxi pragmaticky, so zohľadnením daných špecifických podmienok. Ak možno totálnej strate niektorého komponentu zabrániť iba prostredníctvom nevrätnej zásahu do podstaty vozidla, potom takýto zásah je absolútne prijateľný (napr. odstránenie konštrukčne oslabených plechov a ich náhrada novým materiálom, čím sa uchová pôvodný vzhľad karosérie ako celku). Pri rozhodovaní o kultúrnom majetku sú vždy rozhodujúce úvahy o reverzibilitate. Predpokladajú šetrný prístup, založený na úcte k originálu. Treba tu tiež zvážiť dlhodobý dopad opatrení nad rámec ich bezprostredného účinku, a podľa toho ich naplánovať. Cieľom je vytvoriť povedomie a podporovať starostlivé zväzanie potrebných krokov, napr., pri plánovaní reštaurácie vozidla.

Článok 11

Dokumentácia projektu by mala umožniť, aby sa informácie obsiahnuté v nej chápali - a neskôr používali - ako referenčný podklad konkrétneho vozidla, a nie len ako hromada neoznačených a nekomentovaných fotografií, ako sa to často stáva. Je potrebná podporná databáza, presne definovaná najmä vo vzťahu k dôvernosti údajov (kým sa táto citlivá otázka nevyrieši, žiadny majiteľ vozidla nebude súhlasiť so zaradením svojej dokumentácie do databázy). Ďalším problémom je technická kompatibilita a dostupnosť takejto databázy, ako aj požiadavky na správu archivovaných údajov

s ohľadom na dlhodobú archiváciu (20-ročné obdobie je zjavne príliš krátkym horizontom...).

Je dôležité, aby bol archív k dispozícii pre vedecký výskum a umožnil adekvátny prístup. Inak verejnosť odmietne poskytovanie finančných prostriedkov pre čisto súkromné archívy. Toto pravdepodobne predstavuje ďalší cit-

livý problém...

Článok 13

K tejto požiadavke sa žiada opatrnosť, pretože vlády by mohli na oplátku žiadať trochu privela! Súčasne existujúce štruktúry vo verejnej pamiatkovej starostlivosti nie sú dostatočné!

Článok 14

na odpovedi na otázku, či je pripustené pre cestnú premávku alebo nie; závislá je skôr na dochovanom množstve jeho historickej podstaty (pozri definíciu vyššie). Ak objekt ako celok už nespĺňa uvedené základné požiadavky, stratí svoje postavenie ako predmet kultúrneho dedičstva.

2. Historické vozidlá

Také termíny, ako "veterán", "classic-car / klasické vozidlo/" alebo "oldtimer" sú len niektoré príklady hovorových označení historických vozidiel spôsobilých na cestnú premávku, obvykle okolo / najmenej 30 rokov starých v súlade s Technickým kódexom FIVA. Historické vozidlo je však širší pojem, pretože zahŕňa aj vozidlá umiestnené v múzeách, či už sú alebo nie sú takto spôsobilé. Nie je tam žiadna presná definícia minimálneho veku alebo určitej vekovej klasifikácii. Nižšie uvádzame klasifikáciu pre historické vozidlá, používané v rámci FIVA:

Anglické označenie		
Francúzske označenie		
Obdobie výroby		
Ancestor	Ancêtre	Pred 31 decembrom 1904
Veteran	Vétéran	1. január 1905 – 31. december 1918
Vintage	Vintage	1. január 1919 – 31. december 1930
Post Vintage	Post-Vintage	1. január 1931 – 31. december 1945
Post War	Après-Guerre	1. január 1946 – 31. december 1960
Classic	Classique	1. január 1961 – najmenej 30 ročné

3. Zachovanie

- popisuje proces, ktorým sa uchová súčasný stav, individuálne a pamätateľné kvality historického vozidla alebo objektu. Toto sa dosahuje napríklad vhodnou údržbou, pravidelnou starostlivosťou, čistením a zabezpečením dobrých skladovacích podmienok zameraných na prevenciu škôd a zhoršenia stavu. Prímerane šetrné a starostlivé používanie vozidla, v závislosti na jeho stavu, ho tiež pomáha uchovávať pretože udržiavanie vozidla v činnosti pomáha predchádzať jeho zanedbaniu a poškodeniu z nedostatku užívania.

4. Konzervácia

- je proces zameraný na zakonzervovanie

Kto bude mať v takom prípade hodnotenie kritérií na starosti? (Akonáhle pôjde o financovanie, naskytne sa aj táto otázka, ak nie skôr.)

Článok 15

V tejto súvislosti bude relevantným argumentom dostupnosť a primeraný prístup pre vedecký výskum v súlade s medzinárodnými dohovormi.

DEFINÍCIE A GLOSÁR POJMOV

Nižšie uvedené definície majú za cieľ čo najpresnejšie formulovať technické terminológie pre naše nadchádzajúce diskusie. V niektorých našich národných jazykoch máme bežne tendenciu používať termíny ako "originál", "historický", alebo "kultúrne dedičstvo" vo viac či menej obecnom, často až ľubovoľnom zmysle vo vzťahu k historickým vozidlám. Sme preto toho názoru, že ešte nedokážeme zdefinovať stručný a výstižný terminologický zoznam v slovníkovej forme. Ak však hovoríme o iných typoch historického kultúrneho dedičstva, tak v tej oblasti sa od roku 1960 používa osvedčený a presný technický slovník, ktorý chceme zlúčiť s definíciami FIVA a prispôbiť ich k perspektíve automobilového dedičstva. Dúfame, že tento prvý pokus o vymedzenie terminológie sa po začiatku našich diskusií ešte upresní.

1. Technické dedičstvo

Navrhované preklady: "Héritage/Patrimoine Technique", "Technisches Kulturgut".

Pojem „kultúrne dedičstvo“ zahŕňa kultúrno-významné objekty, ako aj nehmotné formy kultúrneho vyjadrenia.

Pojem „mobilné technické dedičstvo“ vytvorili historici kultúry ako technický termín. Pôvodne sa vzťahoval na akékoľvek kolajové vozidlo, plavidlo, lietadlo alebo mechanicky poháňané vozidlo ktoré, ako súčet všetkých jeho častí, je považované za významný dokument histórie ľudskej kultúry a techniky. Ich význam vyplýva z ich technických špecifikácií, ako aj z takých faktorov, ako je dizajn, autentické materiály alebo osobitný historický význam, napríklad história vzťahujúca sa k určitej udalosti, osobnosti alebo konkrétne miesta či oblasti. Ďalším aspektom je, že kultúrne významný objekt mal svoj vlastný dopad na sociálny, kultúrny a hospodársky rozvoj spoločnosti (vozidlá ovplyvnili usporiadanie nášho voľného času, umožňujú nám dochádzať do vzdialeného pracoviska; výstavba dopravných trás spôsobila zmeny infraštruktúry a životného prostredia). Modifikácie a zmeny užívania, ktoré vozidlo absolvuje počas svojho "života", sú ďalším zaujímavým aspektom. Takéto vymedzenie pojmu kultúrneho dedičstva zahŕňa aj dnešné poňatie automobilov alebo moderných vozidiel s novými technickými špecifikáciami. Kultúrna hodnota vozidla nie je závislá na jeho funkčnosti alebo

stavu vozidla alebo objektu. Zahŕňa akýkoľvek praktický zásah slúžiaci na zabezpečenie a stabilizáciu vozidla alebo objektu, pokiaľ sa tým nemení jeho historická podstata, diely a materiály, a nijako neohrozí jeho historická či vecne dokumentárna hodnota. Zakonzervovanie proste slúži na to, aby zabránilo ďalšiemu zhoršeniu situácie, alebo ho aspoň odložilo (napríklad, špeciálne ošetrovanie holých kovových plôch na zabránenie pokračujúcemu hrdzaveniu, fixácia lakovaných plôch, z ktorých sa lak začína odlupovať, atp.). Takéto opatrenia obvykle nie sú pri povrchnej kontrole viditeľné.

5. Reštaurácia

- možno ju aplikovať na menšie či väčšie časti vozidla. Ide o proces zameraný napr. na nahradenie chýbajúcich súčastí alebo plôch za účelom zviditeľnenia predchádzajúceho stavu vozidla alebo objektu, odstránenia poškodenia alebo konštrukčného zosilnenia komponentov v porovnaní s predošlým stavom. To znamená, že ak máte napríklad zahrdzavený blatník, môžete ho reštaurovať šetrným vyrezaním hrdzavej časti a použitím náhradného plechového výrezu z rovnakého materiálu, vhodne tvarovaného a inštalovaného. Tým sa poškodenie fyzicky a funkčne zaplátuje pri rešpektovaní pôvodnej podstaty.

Všeobecne platí, že reštaurovanie je hlbší zásah v porovnaní s konzerváciou. Pri reštaurovaní si tiež všimame "historickú podstatu" materiálu a dielov, a snažíme sa zachovať čo najviac z autentickej substancie. Reštaurované plochy majú harmonicky ladíť s existujúcim historickým materiálom, ale bližším preskúmaním majú ostať rozpoznateľné. (To sa dá zabezpečiť napríklad formou mierne odlišných štruktúr na renovovanej ploche, alebo inými osvedčenými metódami úspešne použitými v iných oblastiach reštaurovania). Reštaurovanie musí byť riadne zdokumentované.

6. Oprava

- znamená úpravu, renováciu alebo výmenu existujúcich alebo chýbajúcich súčastí.. Oprava je v prvom rade zameraná na realizáciu predurčenej normy mechanickej integrity alebo o súlad so zamýšľaným použitím. Oprava sa nesústreďuje na historický stav súčastí, pôvodnosť materiálov či pracovných postupov, alebo na autentickú podstatu vozidla; jej jediným cieľom je obno-

viť plnú funkčnosť daného objektu. To znamená napríklad, že hrdzavý blatník môžete opraviť jeho nahradením novým blatníkom. Tým sa zabezpečí zdanlivo neporušený, mechanicky funkčný a pojazdný voz. Oprava však nešetří ani neuchováva existujúcu historickú podstatu.

7. Renovácia

Keď hovoríme o renovácii historických vozidiel, často nachádzame zavádzajúci termín „kompletná reštaurácia“. Akoukoľvek renováciou sa snažíme o viac či menej presné napodobnenie vzhľadu továrenského nového vozidla. Existujúce súčiastky sa pritom obvykle musia dôkladne renovovať; známky opotrebenia a podstata, aj keď historická ale už nie „ako nová“, sa musia odstrániť. Dosiadnutý výsledok je však často veľmi špekulatívny a postráda historickú presnosť. Navyše sa pri takejto práci zvyčajne nevenuje žiadna pozornosť pôvodne použitým materiálom. Renovované automobily sú predovšetkým manifestáciou určitej idey a osobného moderného vkusu ich majiteľov, a už nepredstavujú bona-fide historické vozidlá.

V takýchto prípadoch nadobúda krásu prednosť pred pravosťou; vozidlá či objekty zmenené týmto spôsobom už nemajú žiadnu hodnotu ako zdroje kultúrnej histórie. Koniec-koncov, renovácia zbavuje staré vozidlo svojich historických podkladov, ak sa chápe ako odstránenie pôvodnej podstaty vozidla na základe osobného vkusu jeho rozobratím až po číslo podvozku. Veľmi často sa pritom inštalujú moderné technické komponenty „pod pokožku“ vozidla, aby vyhovelo moderným predstavám pohodlia; alebo sa pôvodná koženka čalúnenia nahradí kožou, aby vozidlo vyzeralo „lepšie ako nové“. Renovácia obvykle nie je v súlade s prístupom FIVA k problematike historických vozidiel.

8. Dobové modifikácie

- termín použitý na popis úprav uskutočnených na začiatku aktívnej fázy užívania vozidla za účelom jeho optimalizácie alebo prispôsobenia pre špeciálne účely.

9. Špeciálne modifikácie

- tu ide o hĺbkové a viditeľné modifikácie vozidla používaného na výrobné účely počas fázy jeho aktívneho používania. Takéto zmeny prispievajú k „historickej podstate“ vozidla. FIVA klasifikuje takéto vozidlá ako „typ B“; príslušné modifikácie však treba dôsledne odlišovať od úprav uskutočnených neskôr, t.j. počas zberateľskej fázy. Moderné úpravy (napr. modifikácia štýlu/obrysu karosérie a pod.) nemusia byť súčasťou dát, ale aj tak netvoria súčasť „historickej podstaty“.

10. Rekonštrukcia

O rekonštrukcii hovoríme v prípade, keď sa chýbajúce súčiastky alebo celé vozidlá

opätovne detailne vytvoria podľa originálu. Opätovné vytvorenie musí byť verné forme, materiálom a technológiám výroby. Kultúrni historici používajú rekonštrukciu, napr. rímskych galéri, aby získali nové pohľady na stratené techniky a zručnosti pri stavbe a plavbe lode. Rekonštrukcia môže tiež slúžiť na kontrolu vierohodnosti a použiteľnosti teoretických poznatkov získaných z ústneho podania alebo z písomných zdrojov. Niektoré dôležité mílniky v histórii automobilového priemyslu, ktoré prežili len v zlomkoch, sú dnes známe ako rekonštrukcie (napr. rekonštrukcie Benz Patent-Motorwagen). Ak má rekonštrukcia znamenať viac ako číru špekuláciu, musí sa vždy odvíjať od overiteľného, kvalitne zdokumentovaného a autentického podkladu. Musí sa vždy aj označiť, a to vhodným spôsobom, aby nedošlo k zámene s historickým originálom. Tieto požiadavky sa vzťahujú aj na rekonštruované súčiastky včlenené do existujúcich historických originálov, napr. z dôvodov konštruktívnej stability alebo funkčných predpokladov. Takáto rekonštrukcia, nech je najpresnejšia, nikdy nemôže byť úplne totožná s historickou pôvodinou. Rekonštrukcia ostane vždy výrazom snahy a úsilia o prispôbenie novej ére. Vozidlá vyrobené alebo rekonštruované na tejto báze klasifikuje FIVA ako „typ C“ (pozri tiež Smernice a technický kódex FIVA).

Ďalšou dôležitou otázkou, ktorej nie je venovaná dostatok pozornosti v problematike historických motorových vozidiel, je ich postupná alebo „plazivá“ rekonštrukcia; ide o prípad keď sa vozidlo podrobí opakovaným viac či menej rozsiahlym opravám, v priebehu ktorých sú všetky jeho originálne súčiastky nakoniec nahradené. Tu treba starostlivo zvážiť, kedy prekračujeme deliacu čiaru medzi použitím historického artefaktu a spotrebovaním jeho historickej podstaty.

11. Kópie a repliky

Keď hovoríme o historických vozidlách, termíny ako „kópia“ a „replika“ sa používajú na pokrytie širokej škály imitácií častí alebo celých vozidiel rôznej kvality. Tento druh „znovuvytvorenia“ je zvyčajne oveľa menej presný pri napodobňovaní originálu, ako je rekonštrukcia popísaná v článku 4 tohto glosáru. Kópie sa zameriavajú na vonkajší vzhľad vozidla a nemusia venovať veľkú pozornosť otázke, či odpovedajú historickým materiálom a technikám. Kópie skonštruované pôvodným výrobcom sa nazývajú repliky. FIVA klasifikuje takto vyrobené vozidlá ako „typ C“.

12. Fáza aktívneho používania a zberateľská fáza

Fáza aktívneho používania je doba, počas ktorej je vozidlo každodenne používané ako úžitkový predmet. Pri takom každodennom používaní môže utrpieť drastické modifikácie či úpravy s cieľom prispôbiť sa kon-

krétnym potrebám (napr. inštaláciou drevo-plynových karburátorov na konci 2. svetovej vojny, prerábaním osobných automobiloch na dodávky, a podobne). Automobil predaný v tejto fáze sa predáva ako vozidlo z druhej ruky. Fáza aktívneho používania nemôže byť formálne vopred stanovená a vyjadrená určitým počtom rokov; závisí to len na skutočnom vnímaní a používaní každého jednotlivého vozidla. Každá zmena pripisovaná fáze aktívneho používania musí byť nevyvrátiteľne doložená pre každé jednotlivé vozidlo (nestačí argumentovať, že daná modifikácia je zdokumentovaná u ostatných vozidiel z tejto série, atp.).

Táto etapa života vozidla trvá až k zberateľskej fáze, kedy sa vozidlo stáva „historickým“, dosahuje zberateľský status, či sa stáva súčasťou zbierky. Pri tomto prechode vozidlo podstúpi aj zmenu vnímania a hodnotenia, ďaleko predbiehajúcu čisto praktické úvahy. Jedným z rozhodujúcich faktorov je vek vozidla, ale technické, dizajnové, historické, sociálne a emocionálne aspekty (napr. špeciálna história vlastníctva) môžu tiež hrať významnú úlohu. Teraz sa totiž auto prestáva byť čisto utilitárnym predmetom, pričom jeho použitie, predaj a ocenenie sú veľmi rozdielne od obyčajného vozidla z druhej ruky. Modifikácie realizované počas zberateľskej fázy, napr. začlenenie moderných technických prvkov alebo doplnenie historických komponentov, ktoré nemožno pripísať fáze aktívneho používania toho istého vozidla sa nepovažujú za súčasť historickej podstaty vozidla. Jeho identifikačná karta (ID card) automaticky znamená, že takéto vozidlo sa už nepovažuje za všeobecne používané, ale za historické, alebo také, ktoré tvorí súčasť kultúrneho dedičstva. Príslušné pravidlá a predpisy efektívne vynímajú tieto vozidlá z požiadaviek platiacich pre porovnateľné prostriedky každodenného používania. Ak sa vozidlo začne používať v týchto podmienkach, je to jasný dôkaz, že jeho fáza aktívneho používania skončila, a že prechádza do fázy zberateľskej.

13. Nefalšovaná substancia

Termín „nefalšovaná substancia“ sa vzťahuje na (len tie) súčasti a materiály, ktoré boli súčasťou vozidla v čase jeho odovzdania kupujúcemu a/alebo prvého zaregistrovania. Nič nehovorí o úrovni zachovania súčiastok, ktoré sa môžu významne líšiť v závislosti na vozidle/komponentu, jeho veku a užívaní.

14. Historická substancia a historická podstata

Pojmy „historická substancia“ a „historická podstata“ umožňujú presnejšie popísať jednotlivé „zábery“ z hľadiska použitých materiálov a komponentov fázy aktívneho používania vozidla. Pritom treba vždy presne definovať fázu histórie daného vozidla či objektu (napr. vzhľad vozidla počas jeho účasti na pretekoch, alebo v čase, keď patri-

lo druhému majiteľovi, teda jeho historická podstata predstavujúca príslušné obdobie). Tieto dva termíny sú vždy úzko späté s určitou dobou, resp. časovým bodom v histórii vozidla. Termín „historická podstata“ je komplexnejším pojmom, pretože zahŕňa aj nehmotné aspekty týkajúce sa histórie vozidla (napr. jeho súčiastok, ktoré počnúc určitým časovým bodom chýbajú počas fázy jeho aktívneho používania, ale boli súčasťou inventára pred týmto bodom, atď.).

15. Historicky vyvinuté podmienky

Tento termín sa týka celistvosti súčiastok/materiálov, včlenených vo vozidle na konci jeho fázy aktívneho používania, berúc do úvahy aj všetky modifikácie z fázy aktívneho používania (napr. poškodenie, opravy, prestavby, zmeny v užívaní a pod.).

16. Súčasná podstata

Znamená diely a materiály zapracované do vozidla a do jeho modifikácií počas celej jeho histórii (t.j. až po súčasnosť). Zahŕňa všetky súčiastky/materiály, ktoré sa zistili počas poslednej inšpekcie historického vozidla, t.j.

jeho pôvodnú substanciu, plus akékoľvek modifikácie v priebehu aktívneho používania a zberateľskej fázy.

17. Patina

Patinou, keď hovoríme o kultúrnych statkoch, rozumieme akékoľvek zmeny vyplývajúce z času a opotrebovania, ako je zmena farby podmienená vekom, praskliny, známky opotrebovania a porovnateľné javy. Zároveň treba, keď hovoríme o uchovaní kultúrnych statkov, definovať pojem „nečistoty“ ako akúkoľvek vrstvu cudzorodej hmoty, ktorá nie je súčasťou príslušného objektu. Existujú výrazné rozdiely v názoroch o tom, kedy treba vekom podmienené zmeny považovať za škodu; záleží na estetickom citeľnom hodnotiacom jednotlivca. Avšak so zreteľom na reštauráciu, ktorá sa často zameriava na odstránenie týchto javov, stojí to za to zvážiť, že všetky tieto zmeny odrážajú aj históriu vozidla.

18. Poškodenie

Termín „poškodenie“ sa používa na definovanie jednoznačných zmien vozidla alebo objektu ako celku, zmien majúcich značný dopad na (alebo znemožňujúce) zamýšľané použitie. Takéto zmeny alebo úpravy sú obvykle spôsobené vonkajšími silami (napr. haváriou), neprimeranou alebo chýbajúcou starostlivosťou a údržbou, alebo trvalým vyradením vozidla z prevádzky (poškodenie vyplývajúce z nepoužívania).

19. Použité, dobre udržiavané

Tu ide o veľmi individuálny termín, rovnako

ako v prípade patiny. Nemožno všeobecne definovať, aká miera opotrebovania vozidla sa dá tolerovať predtým, než začneme jeho stav označovať za „zúbožený“, alebo za predstavujúci skutočné poškodenie; takáto definícia sa musí vždy priamo vzťahovať na jednotlivé vozidlo alebo objekt. Ak je stav vozidla popisovaný ako použité a dobre udržiavané, obvykle to znamená, že známky jeho opotrebovania majú dokumentárnu hodnotu a tvoria súčasť histórie vozidla; preto si tieto známky zaslúžia byť zachované. To druhej strane znamená, že takéto vekom podmienené zmeny nesmieme automaticky považovať za Vandy. Autentické prvky a povrchy nemôžu splniť optické kritériá nedotknutých novo vyrobených častí, lebo by to odporovalo ich charakteru a histórii (pozri tiež Technický kódex FIVA / Klasifikácie a definície / „renovácie“). Preto takéto javy, zistené počas preskúmania alebo inšpekcie historického vozidla, nemajú viesť k degradácii autentických vozidiel vo vzťahu k rekonštruovaným alebo renovovaným vozidlám. Je dôležité, aby sa takýto popis použil len vo vzťahu k vozidlu ako celku, a nie na jeho jednotlivé komponenty, vytrhnuté z celkového kontextu.

20. Originál; pôvodný stav

Termín „pôvodný (originálny) stav“ býva v hovorovom význame vzťahovaný na nejaký druh reštaurovaného, „nového“, stavu, ako keď inzerát tvrdí, že „vozidlo nadobudlo pôvodnú podobu.“ Takýto stav treba pri bližšom skúmaní považovať za imitáciu rovnajúcu sa renovácii a viac či menej odpovedajúcu originálu (pozri článok 7). Keď hovoríme o kultúrnom majetku, potom termín „originál“ musí zahŕňať všetky materiály, úpravy a súčasti, rovnako aj známky opotrebovania ako časť fázy aktívneho používania daného vozidla. Presnejší termín v tomto prípade je „historická podstata“ (pozri článok 10.). Originál nie je niečo, čo sa dá automaticky a v každom prípade uplatniť v súvislosti so všetkými vozidlami alebo modelmi zo série či roku výroby; týka sa skôr histórie jednotlivého vozidla alebo objektu. Môžu existovať dve podmienky „originálu“ pre dve vozidlá rovnakého modelu, napríklad ak výrobca použil odlišné komponenty od rôznych dodávateľov pri výrobe niektorej série, alebo ak takéto rozdiely sú výsledkom individuálnych úprav počas fázy aktívneho používania.

21. Autentická súčiastka / komponent

Tento termín sa vzťahuje na všetky diely a súčiastky z dobovej/historickej produkcie, použité pre konkrétne vozidlo a model či sériu. Vozidlo pritom nemuselo mať túto autentickú súčiastku/komponent od samého začiatku. Môže napríklad predstavovať súčasť z voliteľnej výbavy vo výrobnom období, alebo súčasť používanú v tom čase či neskôr za účelom náhrady stratenej ale-

bo valnej súčasti. Pre takéto komponenty je definícia výrobného obdobia obmedzená na obdobie, ktoré možno hodnotiť ako dobové vzhľadom k vozidlu, prípadne čas od obdobia aktívneho používania (pozri body č. 8 a 13 Technického kódexu FIVA). Ak sa takéto autentické súčiastky / komponenty používajú v súčasnosti pri náhrade chýbajúceho alebo poškodeného originálneho dielu, potom to treba adekvátne doložiť.

22. Náhradná súčiastka

Všeobecne, náhradnou súčiastkou je akákoľvek súčiastka z modernej výroby, použitá na nahradenie komponentu historickej začleneného do vozidla (pričom sa nerozlišuje medzi dielmi pôvodného výrobcu alebo iných výrobcov). Náhradné súčiastky sa môžu značne líšiť, čo do prevedenia ako aj materiálu, od historických prvkov. Majú byť trvalo označené a zdokumentované ako také. Náhradné diely vyrobené (ešte vždy, alebo znovu) pôvodným výrobcom môžu byť označené ako „replikované súčiastky“.

23. Historická a vecne dokumentárna hodnota, vozidlá ako zdroje histórie

Historické vozidlá sú článkami každodenného užívania zo skoršej doby. Sú tiež vecnými zdrojmi histórie kultúry, dopravy a techniky. Nezmenené súčasti historických vozidiel alebo predmetov sú prameňom množstva informácií a pohľadov na predchádzajúci stav techniky, materiály, výrobné a spracovateľské metódy, ich ďalší rozvoj a spoločenský dopad. Tieto informácie sa však postupne strácajú v dôsledku modifikácií vozidla a náhrady, rekonštrukcie či úpravy jeho súčiastok. To platí tak pre hlavné technické komponenty ako aj na interiér, drevené prvky, farbu a povrchovú úpravu. Dalším dôležitým aspektom je, že komponenty, ktoré nie sú spoľahlivo zdokumentované ako súčasť autentického podstaty konkrétneho vozidla alebo jeho akékoľvek povrchy upravené v priebehu opravy nemožno kvalifikovať ako zdroj informácií a nemajú dokumentárnu hodnotu. Z toho dôvodu treba dôslednú dokumentáciu reštauračných činností a použitých materiálov ako aj označenie náhradných dielov považovať za základnú požiadavku.

24. Technika, technológia

Ide o uplatňovanie vedeckých poznatkov pre praktické účely a použitie strojov a zariadení vyvinutých z týchto vedeckých poznatkov. Sem začleňujeme aj zručnosti a vedomosti v oblasti strojárstva, alebo aplikovaných vied.

Charta Turínskej pracovnej skupiny
Sobota, 2. októbra 2010
Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Yves Campion, Thomas Kohler