



Presseunterlagen

# Charta von Turin

Download unter

<http://www.fiva.org/>

FIVA-Arbeitsgruppe

Thomas Kohler - Gundula Tutt - Rainer Hindrischedt - Mark Gessler - Yves Campion

Kontakt:

[charterofturin@fiva.org](mailto:charterofturin@fiva.org)

## Vorwort

"Wenn wir morgen noch Oldtimer fahren wollen, müssen wir sie jetzt zum geschützten Kulturgut machen", so FIVA-Präsident Horst Brüning.

Die FIVA in ihrer Funktion als Oldtimer-Weltverband betrachtet mit Sorge, dass historische Fahrzeuge in den weitaus meisten Ländern der Erde nicht den Schutz und die Privilegien genießen, wie beispielsweise in der Schweiz und in Deutschland. Wir möchten in Zusammenarbeit mit starken Partnern die Regierungen der FIVA-Mitgliedsländer motivieren, bewährten Vorbildern zu folgen und die Nutzung historischer Fahrzeuge im Straßenverkehr zu garantieren. Ein erster Schritt dahin ist die Charta von Turin. Sie dokumentiert das gemeinsame Grundverständnis und die Selbstverpflichtung, das fahrzeughistorische Erbe zu bewahren und auf den Straßen dieser Welt präsent zu halten.

Es ist nicht unser Ziel, bewährte Regelungen zu verändern.

Die FIVA hatte nicht vor, mit der Charta von Turin zu einem solch frühen Zeitpunkt an die Öffentlichkeit zu gehen. Allerdings gelang es nicht, den laufenden Abstimmungsprozess mit 75 Mitgliedsorganisationen in 60 Ländern weltweit zu Ende zu führen und erst dann Resultate zu präsentieren, da das Interesse der Medien geweckt worden war.

Wir informieren Sie heute über den Stand unserer Überlegungen, die zwar einen gewissen Reifegrad erreicht haben, aber noch nicht zu einem von den FIVA-Mitgliedsorganisationen verabschiedeten Resultat gekommen sind. Das ist auch der Grund, warum wir Ihnen heute nur den Arbeitstext der Charta in englischer Sprache mit einer vorläufigen Übersetzung ins Deutsche an die Hand geben. Der englische Arbeitstext ist die alle wesentlichen Grundelemente enthaltende Basisversion für den internationalen Abstimmungsprozess.

Wir stellen mit Genugtuung fest, dass die Charta von Turin bereits vor ihrer Fertigstellung einen hohen Bekanntheitsgrad erzielt hat und ebenso sachlich wie leidenschaftlich diskutiert wird.

Mögen die vorliegenden Unterlagen helfen, den anhaltenden Diskurs auf einem gemeinsamen Grundverständnis über Inhalte und Ziele der Charta von Turin fortzusetzen.

Essen, im März 2011

Thomas Kohler

Leiter der Arbeitsgruppe und  
der Motorradkommission der FIVA

Vorsitzender der "Fédération Suisse des Véhicules Anciens" (FSVA)

E-Mail: [charterofturin@fiva.org](mailto:charterofturin@fiva.org)

## Kurzfassung

Der Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) will das Recht, mit historischen Straßenfahrzeugen mobil zu sein, international absichern. Rollendes, schwimmendes und fliegendes technisches Kulturgut trotz zunehmender Umwelt-, Energie- und Sicherheitsaspekte auch in Zukunft zu nutzen, davon träumt weltweit die Oldtimerszene. Denn gerade Mobilität und Bewegung sind wichtige Eigenschaften aller Fahrzeuge, die ohne sie zu leblosen "Stehzeugen" werden.

Die FIVA will in Zusammenarbeit mit starken Partnern Regierungen der FIVA-Mitgliedsländer motivieren, bewährten Vorbildern wie der Schweiz und Deutschland zu folgen und ebenfalls für den Schutz historischer Fahrzeuge einzutreten.

"Wenn wir morgen noch Oldtimer fahren wollen, müssen wir sie jetzt zum geschützten Kulturgut machen", so FIVA-Präsident Horst Brüning. Nach den von der UNESCO deklarierten Prinzipien werden heute bereits alte Schiffe entsprechend den Regularien der Charta von Barcelona und historische Eisenbahnen gemäß der Charta von Riga betrieben. Mit der Charta von Turin - die Stadt, in der die Idee geboren wurde - erarbeitet ein internationales Expertenteam die entsprechenden Voraussetzungen für Straßenfahrzeuge. Am 30. Oktober 2010 nahm die FIVA-Generalversammlung in Ljubljana die grundlegenden Vorschläge der Arbeitsgruppe einstimmig an.

Neben Thomas Kohler, Leiter der Motorradkommission der FIVA und Vorsitzender der "Fédération Suisse des Véhicules Anciens" (FSVA) wirkten an dem Entwurf mit: Diplomrestauratorin Gundula Tutt, Deutschland, Rainer Hindrischedt, DAVC Deutschland und bis Herbst 2010 Vorsitzender der FIVA Technical Commission, Mark Gessler, USA, FIVA Vizepräsident und Vorsitzender der FIVA Technical Commission sowie Yves Campion, Belgien, Grafiker & Illustrator. FIVA-Präsident Horst Brüning begleitete das Projekt in allen Phasen.

In 60 Ländern diskutieren derzeit 75 FIVA-Mitgliedsorganisationen, die 1,5 Millionen Oldtimerfreunde repräsentieren, den Entwurf der Charta von Turin. Die Verabschiedung ist in der nächsten Generalversammlung geplant.

## Langfassung

"Wenn wir morgen noch Oldtimer fahren wollen, müssen wir sie jetzt zum geschützten Kulturgut machen", so FIVA-Präsident Horst Brüning. Das ist die FIVA-Strategie, Oldtimerfahrzeuge weltweit als zulässige Verkehrsmittel zu erhalten. Die FIVA will in Zusammenarbeit mit starken Partnern Regierungen ihrer Mitgliedsländer motivieren, bewährten Vorbildern wie der Schweiz und Deutschland zu folgen und ebenfalls für den Schutz historischer Fahrzeuge einzutreten

Wie eine Gesellschaft Mobilität zelebriert, war und ist Teil ihrer kulturellen Identität. Fahrzeuge und ihr Gebrauch sind eng mit der Entwicklung einer Gesellschaft verknüpft. Immer mehr Menschen interessieren sich für Oldtimer und möchten selbst ein altes Fahrzeug ihr eigen nennen. War die Oldtimerei vor nicht allzu langer Zeit das Steckenpferd einer überschaubaren Zahl von Idealisten, stellt sie heute eine weltweite Bewegung mit einer signifikanten historischen und wirtschaftlichen Bedeutung dar. Doch immer schärfere und komplexere Regeln zum Umweltschutz, zur Sicherheit und zur Energieeinsparung gefährden die Möglichkeit, Oldtimer im öffentlichen Straßenverkehr zu benutzen.

Der Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) will nun das Recht, mit historischen Straßenfahrzeugen mobil zu sein, international absichern.

In der 1966 gegründeten FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) mit Sitz in Brüssel, sind heute in mehr als 60 Ländern über 75 Mitgliedsorganisationen mit über einer Million Oldtimerfreunden zusammen geschlossen. Rollendes, schwimmendes und fliegendes technisches Kulturgut trotz zunehmender Umwelt-, Energie- und Sicherheitsaspekte auch in Zukunft zu nutzen, davon träumt weltweit die Oldtimerszene. Denn gerade Mobilität und Bewegung sind wichtige Eigenschaften aller Fahrzeuge, die ohne sie zu leblosen "Stehzeugen" werden.

Nach den von der UNESCO deklarierten Prinzipien werden heute bereits alte Schiffe gemäß den Regularien der Charta von Barcelona und historische Eisenbahnen getreu der Charta von Riga betrieben. Auch Straßenfahrzeuge sollen als Zeugen der Kulturgeschichte weiterhin am Verkehr teilnehmen können. Mit der Charta von Turin - benannt nach der Stadt, in der die Idee geboren wurde - erarbeitet ein internationales Expertenteam die entsprechenden Voraussetzungen für Straßenfahrzeuge. Die historische "Fahr-Zeugen" sollen ihrer Bestimmung gemäß mobil bleiben und nicht zu Skulpturen erstarren. Am 30. Oktober 2010 nahm die FIVA-Generalversammlung in Ljubljana die grundlegenden Vorschläge der Arbeitsgruppe einstimmig an. Neben Thomas Kohler, Leiter der Motorradkommission der FIVA und Vorsitzender der "Fédération Suisse des Véhicules Anciens" (FSVA) wirkten an dem Entwurf mit: Diplomrestauratorin Gundula Tutt aus Deutschland, Rainer Hindrischedt, DAVC Deutschland und bis Herbst 2010 Vorsitzender der FIVA Technical Commission, Mark Gessler, USA, FIVA Vizepräsident und Vorsitzender der FIVA Technical Commission, sowie Yves Campion, Belgien, Grafiker & Illustrator. FIVA-Präsident Horst Brüning begleitete das Projekt in allen Phasen.

Statt in jedem Land Einzellösungen zu erkämpfen, denkt die FIVA an einen globalen Ansatz. Das "UNESCO-Übereinkommen zum Kulturgüterschutz" vom 14. November 1970, das heute in allen 120 Staaten, die es angenommen haben, in nationales Recht umgesetzt worden ist, bietet hierfür die Rahmenbedingungen. Mit der Charta von Turin definiert die FIVA Kriterien und Voraussetzungen, nach denen historische Fahrzeuge unter Kulturgüterschutz gestellt werden könnten. Historische Fahrzeuge sind dabei Automobile, Motorräder, Nutzfahrzeuge, Anhänger, Fahrräder und andere mechanisch betriebene Fahrzeuge sowie nicht schienengebundene Landfahrzeuge mit Dampf-, Elektro-, Kraftstoff- oder Muskelantrieb. Die

Charta schließt zeitgenössische Fabriken, Tankstellen oder fahrzeughistorisch bedeutsame Straßen ebenso ein wie alte Handwerkstechniken, Kenntnisse und Fertigkeiten. Die Charta will dokumentierte historische Substanz möglichst unverändert bewahren und alte Fahrzeuge durch Gebrauch, Pflege, Konservierung, Restaurierung und schonende Instandsetzungsmethoden für künftige Generationen erhalten. Der Charta-Entwurf setzt sich auch mit der Rolle von Behörden und Organisationen auseinander und plädiert für eine gemeinnützige Grundausrichtung. Sammlungen, Pläne und Dokumente, die für die Forschung zugänglich sind, sollen nach dem Willen der Charta als Teil des kulturellen Erbes anerkannt und geschützt werden.

In 60 Ländern diskutieren derzeit 75 FIVA-Mitgliedsorganisationen, die 1,5 Millionen Oldtimerfreunde repräsentieren, den Entwurf der Charta von Turin. Die Verabschiedung ist in der nächsten Generalversammlung geplant.

# Szenarien im Leben eines Fahrzeugs

Mit dem Ausmaß der Veränderung sinkt der historische Wert

	Ist-Zustand	Maßnahme	Soll-Zustand
<b>Erhalten</b>	Neu	<b>Konservieren - Konservierung</b> (lat. „erhalten“) physikalisch und chemisch Zerfallsprozesse verhindern oder verzögern	Original Authentisch Zeitgenössisch  Von neuwertig bis patiniert
	Gebraucht		
<b>Wiederherstellen</b>	Beschädigt	<b>Reparieren - Reparatur</b> (lat. „wiederherstellen“) einen (akuten) Defekt beheben	Originalgetreu Werkgetreu  Bis hin zu neuwertig
	Unbrauchbar	<b>Restaurieren - Restaurierung</b> (lat. „wiederherstellen“) wieder in den ursprünglichen Zustand bringen	
	Unvollständig	<b>Rekonstruieren - Rekonstruktion</b> (lat. „wieder aufbauen“) etwas nicht oder nur unvollkommen Existierendes nachbilden	
<b>Modifizieren</b>	Beliebig	<b>Renovieren - Renovierung</b> (lat. „erneuern“) mit modernen Verfahren aufarbeiten	Nicht historisch  Bis hin zu besser als neu
	Beliebig	<b>Reproduzieren – Replik</b> (lat. „nachbilden“) Nachbau, Kopie nach Original, Überlieferung oder Vorbild anfertigen	

# Turin Charter

- Draft -

## INTRODUCTION

The owners of historic vehicles and the curators of historic vehicle collections have been very successful in their efforts aimed at ensuring the preservation and operation of historic vehicles.

This Charter was passed by the FIVA to provide guidance for decisions and activities in relation to historic vehicles. It is the best way to preserve historic substance unaltered and to allow future generations to enjoy these cultural treasures.

## OBJECTIVE

The Turin Charter reunites the guiding principles for the use, upkeep, conservation, restoration, and repair of historic vehicles in active use. We hope that these guidelines will help our members in coming to reasonable and sustainable decisions.

It is complementary to the other Charters in force referring to the preservation of our cultural heritage.

## DEFINITIONS

As defined in this Charter, historic vehicles include automobiles, motorcycles, utility vehicles, trailers, bicycles and other mechanically operated vehicles as well as non-rail land vehicles powered by steam, electricity, petrol, or muscle power.

The scope of this Charter may also include buildings and infrastructures primarily related to historic vehicles and their period operation, such as factories, fuel stations or special roads and tracks. Furthermore we aim at preserving the special knowledge and skills historically related to the manufacture and operation of such vehicles.

**Preservation** means the care and prevention of deterioration by which the present condition, individual and memorial quality of an historic vehicle or object is preserved.

**Conservation** is a process aimed at preserving the condition of a vehicle or object. It includes any intervention serving to secure and stabilise the vehicle or object, as long as its historic substance, parts and materials, such as they be, are not altered and its historical or material documentary value are not at risk in any way. Conservation serves simply to prevent or at least delay continued deterioration. Usually such measures are not superficially visible.

**Restoration** is a process aimed at replacing missing parts or areas with the purpose of making visible an earlier state of the vehicle or object and/or structurally strengthening it as compared to its condition prior to the works. Generally, restoration will be more intrusive than conservation. Restoration is also careful of the "historic stock" and will attempt to preserve as much as possible of the authentic substance. Restored areas should harmonically blend in with the existing historic stock, but remain distinguishable on closer inspection.

**Repair** means the adaptation, refurbishment or replacement of existing or missing components. Repair aims first and foremost at implementing a pre-determined standard for mechanical integrity or in line with intended use. Repair does not care about the historic condition of components, the

original materials or work techniques or the authentic substance of the vehicle; the only aim here is to make the object fully operable again.

**Renovation** concentrates on a more or less exact imitation of a “factory-new” appearance. Such a revision tries to extinguish all traces of real age and history on the vehicle, without much caring and on the expense of historic substance.

Vehicles or objects altered in this manner are in danger to lose their value as sources for cultural history. The renovation does normally not comply with the Charters approach on historic vehicles

## **Charter**

- Draft -

### **Article 1**

This Charter aims at preserving the history of vehicles and its tangible and intangible testimonials. We propose to utilise any and all scientific and technical knowledge available as well as the organisations and facilities working in this area to ensure the preservation and operation of historic vehicles, including on public roads.

### **Article 2**

Preservation and restoration as well as any related work processes are aimed at preserving historic vehicles both as significant technical and cultural artefacts and as milestones in the history of transport. As an integral part of this effort, the necessary traditional skills must be passed on to future generations.

### **Article 3**

The permanent and sustainable care for the sum of a vehicle’s components and regular operation are essential to the survival of historic vehicles. The active use of historically valuable vehicles, including on public roads, is essential to the preservation and passing along of the traditional knowledge of processes to future generations and an important factor in understanding them.

### **Article 4**

Socially acceptable and mutually beneficial forms of public use have always contributed towards the preservation of historic vehicles. Therefore it is important and desirable that they should be used. However, in order to use them, historic vehicles should not be modified more than strictly necessary. Such modifications should interfere as little as possible with the historic substance of the vehicles, they should not alter the vehicle’s appearance and they should be completely reversible.

### **Article 5**

Historic vehicles should bear witness not only to their own role as means of transport but should also reflect their historic origins, the technical state of the art of their period and their impact on society.

### **Article 6**

Any restoration is a highly specialised process aimed at preserving and exhibiting a vehicle’s aesthetic, functional and historic value. It should aim at understanding and considering the original design and the historic background of the individual vehicle. It should be based on respect for the individual historic entity before us and on information found in authentic documents.



### **Article 7**

In the restoration of historic vehicles preference should be given to historically accurate materials and work techniques, unless such materials or techniques can no longer be used for security, legal or availability reasons.

Sometimes, traditional materials may not be adequate to the task of conserving the historic substance. As elsewhere in the field of restoration, modern materials and techniques may then be used instead, provided that they were proven adequate and durable in experiments or tried in practice.

### **Article 8**

For the purposes of restoring an historic vehicle or object it is not required to return it to the original condition from its year of manufacture. Many vehicles gained their special significance only later in the course of their use. A restoration should take into account the related historic changes.

A restoration that would return a vehicle to the condition of a certain period should not be attempted without a careful examination of historical records, artefacts and documents from the period and without a restoration plan based on that study.

The components and materials replaced in the process should be identified with simple and permanent markings, for instance alphabetic stampings, to distinguish them from the historic substance.

A marking system has been successfully used in the restoration of historic rail vehicles:

NB = for “newly built”

(as accurate as possible a copy in terms of type and materials & reproduced directly from a documented original)

FR = for “free reconstruction”

(free reconstruction without using any direct historic model in terms of form, material or work technique. The part technically fulfils the function of a historic component utilised earlier)

CS = for “conservational stabilisation”

(a later structural reinforcement added for conservation purposes, e.g. necessary to allow the use of a structurally undermined vehicle body. No such component was ever part of the historic substance)

### **Article 9**

Any modern safety equipment whose installation is required by law should be integrated harmoniously and discreetly into the vehicle. On inspection, such additions or changes to the original structure should be clearly recognisable as such. Again, appropriate permanent markings should be used for identification and such installations should, as ever possible, be completely reversible.

### **Article 10**

Any modifications required later for whatever reasons should respect the original’s structure and appearance. Ideally, such modifications should always be reversible, and any important original parts removed in the processes should be kept with the vehicle to allow later re-utilisation and to serve as reference for the originally existing substance.

**Article 11**

Each step in the conservation or restoration of an historic vehicle should be planned systematically and consistently documented in the course of the project. The project's written and photographic record should be kept at least for the duration of the vehicle's lifetime. The FIVA supports the safe storage of such documentation in either national or international databases.

**Article 12**

Any facilities and organisations involved in the preservation, conservation, restoration, repair and operation of historic vehicles must take appropriate steps to protect their records and archives.

**Article 13**

International and national governmental authorities and agencies should recognise non-profit organisations or associations involved in the preservation of historic vehicles and their tangible and intangible context as cultural institutions and assign them the status of charities.

**Article 14**

Institutions, as defined in this Charter, engaging in the preservation and passing on of knowledge required in the preservation and operation of historic vehicles should be recognised as cultural conservancies and granted appropriate exemptions and funding.

**Article 15**

Collections including documents, plans etc. relating to historic vehicles which are accessible for research should be recognised as part of the cultural heritage and protected as cultural property in accordance with the relevant international conventions.

The Charta of Turin Working Group

Sunday, 20 March 2011

Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Yves Campion

# Charta von Turin

Deutsche Vorabversion nach englischem Entwurf  
**Verbindlich ist immer die aktuelle englische Fassung**

## EINFÜHRUNG

Bereits heute engagieren sich die Besitzer von historischen Fahrzeugen und die Kuratoren entsprechender Sammlungen sehr erfolgreich für die Rettung, die Erhaltung und den Betrieb von historischen Fahrzeugen.

Diese Charta wurde von der FIVA geschaffen, um Entscheidungen und Maßnahmen in Bezug auf historische Fahrzeuge anzuleiten. Auf diese Weise kann die historische Substanz bestmöglich und ohne Verfälschungen bewahrt werden, damit diese Kulturgüter auch von zukünftigen Generationen erlebt werden können.

## ZIELSETZUNG

Die Charta von Turin ist eine Zusammenfassung von Grundsätzen, welche die Nutzung, den Unterhalt, die Konservierung, die Restaurierung, und die Reparatur von im Betrieb stehenden historischen Fahrzeugen leiten. Diese Leitlinie will unsere Mitglieder unterstützen, hier sinnvolle und nachhaltige Entscheidungen zu treffen.

Sie ergänzt die anderen bereits existierenden Chartas, welche die Bewahrung des kulturellen Erbes betreffen.

## DEFINITIONEN

Historische Fahrzeuge im Sinne dieser Charta schließen ein: Automobile, Motorräder, Nutzfahrzeuge, Anhänger, Fahrräder und andere mechanisch angetriebene Fahrzeuge sowie schienen-unabhängige Landfahrzeuge, die mit Dampf-, Kraftstoff- sowie Muskelkraft oder Elektrizität betrieben werden.

Der Schutzzumfang dieser Charta kann auch Gebäude oder Infrastrukturen umfassen, die sich primär mit historischen Fahrzeugen und deren zeitgenössischen Betrieb befassen, wie beispielsweise Fabriken, Tankstellen oder spezielle Verkehrswege. Des Weiteren sollen so die besonderen Kenntnisse und Fähigkeiten bewahrt werden, die zur Herstellung und zum Betrieb solcher Fahrzeuge historisch verwendet worden sind.

**Erhaltung** meint die Pflege und den Schutz eines Fahrzeuges vor Beschädigung und Verfall, so dass sein Zustand, seine individuelle Qualität und sein spezifischer Erinnerungswert gewahrt bleiben.

**Konservierung** umfasst alle Eingriffe, die das Objekts sichern und seiner Stabilisierung dienen, ohne den Bestand zu verändern und ohne seinen historischen oder materiellen Zeugniswert in irgendeiner Weise zu gefährden. Es wird damit also ausschließlich der weitere Verfall verhindert oder zumindest aufgehalten. Solche Maßnahmen sind meist äußerlich nicht sichtbar.

**Restaurierung** umfasst alle Maßnahmen zur Ergänzung von fehlenden Teilen oder Bereichen mit dem Ziel, einen früheren Zustand des Objektes wieder ablesbar zu machen und/oder die Struktur des Objektes im Vergleich zum Zustand vor den Arbeiten zu verstärken. Die Restaurierung wird generell weiter in das Objekt eingreifen als eine Konservierung. Dabei orientiert sich die Restaurierung am

historischen Bestand und versucht, die authentische Substanz möglichst zu schonen. Restaurierte Bereiche sollen sich harmonisch in den historischen Bestand einfügen, bei genauerer Untersuchung jedoch sicher von diesem unterscheidbar sein.

**Reparatur** meint die Anpassung, Instandsetzung oder den Ersatz von vorhandenen oder fehlenden Bauteilen. Es wird dabei vor allem ein vorher festgelegter Standard z. B. des Oberflächenendrucks, zur mechanischen Festigkeit oder für eine geplante Nutzung angestrebt. Die Reparatur hat zum Ziel, die volle Funktionsfähigkeit des Objektes wieder herzustellen und nimmt üblicherweise keine Rücksicht auf die authentische, zum Fahrzeug gehörende Substanz.

**Renovierung** meint eine Bearbeitung, die sich vor allem um die mehr oder weniger genaue Imitation einer fabrikneuen Erscheinung bemüht.

Ziel einer solchen Bearbeitung ist es, die Spuren des realen Alters und der Geschichte am Fahrzeug zu tilgen, meist ohne Rücksicht und auf Kosten von historischer Substanz.

Derart veränderte Objekte laufen in Gefahr, ihren kulturhistorischen Quellenwert zu verlieren. Die Renovierung entspricht üblicherweise nicht der in der Charta vertretenen Herangehensweise an historische Fahrzeuge.

## **Charta**

- Entwurf -

### **Artikel 1**

Ziel dieser Charta ist es, die Fahrzeuggeschichte und ihre materiellen und immateriellen Zeugnisse zu bewahren. Für die weitergehende Erforschung, die Erhaltung sowie den Betrieb historischer Fahrzeuge auch auf öffentlichen Straßen sollten darum alle verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse und die auf diesem Gebiet tätigen Einrichtungen genutzt werden.

### **Artikel 2**

Ziel der Erhaltung und Restaurierung sowie aller damit verbundenen Arbeitsverfahren ist die Bewahrung historischer Fahrzeuge, sei es als technologisch bedeutende Artefakte oder als Zeugen der Verkehrsgeschichte. Entscheidend ist dabei auch die Weitergabe der dazu notwendigen traditionellen Kenntnisse und Arbeitstechniken an die nachfolgenden Generationen.

### **Artikel 3**

Eine dauernde und nachhaltige Pflege aller Ausstattungsteile und der regelmäßige Betrieb sind wichtig für das Überleben der historischen Fahrzeuge. Eine aktive Nutzung von historisch wertvollen Fahrzeugen auch auf öffentlichen Straßen ist unerlässlich zur Bewahrung und Weitergabe der traditionellen Kenntnisse über die Betriebsverfahren an spätere Generationen und ein wichtiges Mittel zu ihrer Erklärung.

### **Artikel 4**

Die Erhaltung von historischen Fahrzeugen wird stets durch eine in der Gesellschaft präzente und als nützlich wahrgenommene Art und Weise begünstigt. Eine Nutzung ist darum wichtig und wünschenswert, sollte jedoch nur mit den dafür absolut notwendigen Änderungen erfolgen.

Entsprechende Änderungen sollten möglichst wenig in die historische Substanz des Fahrzeuges eingreifen, das Erscheinungsbild nicht verändern und vollständig wieder rückgängig zu machen sein.

#### **Artikel 5**

Historische Fahrzeuge sollten nicht nur ihre eigene Rolle als Transportsystem widerspiegeln, sondern auch ihren historischen Ursprung, den zeitgenössischen Stand der Technikgeschichte und ihre Auswirkungen auf die Gesellschaft aufzeigen.

#### **Artikel 6**

Jede Restaurierung ist ein hoch spezialisierter Prozess. Ihr Ziel ist es, den ästhetischen, funktionalen und historischen Wert eines Fahrzeuges zu erhalten und aufzuzeigen. Sie sollte immer das originale Design und die historischen Grundlagen des jeweiligen Fahrzeugs verstehen und berücksichtigen. Sie gründet sich auf dem Respekt vor dem im Einzelnen überlieferten Bestand und Informationen aus authentischen Dokumenten.

#### **Artikel 7**

Bei der Restaurierung historischer Fahrzeuge sollten bevorzugt die historisch korrekten Materialien und Arbeitstechniken benutzt werden, außer diese können aus Gründen der Sicherheit, der Gesetzgebung oder der Verfügbarkeit nicht länger verwendet werden.

Speziell bei der Konservierung der historischen Substanz können sich die traditionellen Materialien als unzureichend erweisen. Wie bei der Restaurierung können dann solche modernen Ersatzmaterialien und Techniken herangezogen werden, deren Eignung und langfristige Beständigkeit wissenschaftlich nachgewiesen oder durch praktische Erfahrung erprobt sind.

#### **Artikel 8**

Die Restaurierung eines historischen Fahrzeuges erfordert nicht, dass es in den Zustand des ursprünglichen Baujahres zurückversetzt wird. Zahlreiche Fahrzeuge haben ihre spezielle geschichtliche Bedeutung erst im Zuge ihres späteren Betriebes erlangt. Damit im Zusammenhang stehende historische Veränderungen sollten bei einer Restaurierung mit berücksichtigt werden.

Eine Restaurierung hin zum Zustand einer bestimmten Epoche sollte erst nach sorgfältiger Prüfung historischer Aufzeichnungen und Dokumente dieser Epoche und auf der Basis eines daraus erarbeiteten Restaurierungsplans ausgeführt werden.

Bauteile und Materialien, welche durch neue ersetzt wurden, sollten durch einfache und dauerhafte Markierungen wie zum Beispiel eingeschlagene Buchstaben leicht erkennbar gemacht und von der historischen Substanz unterschieden werden.

Ein entsprechendes Kennzeichnungssystem wird bereits erfolgreich in der Restaurierung von historischen Schienenfahrzeugen angewendet, hierbei stehen

NB = für „newly built“

(so exakt wie möglich in Art und Material kopiert & direkt nach einer nachgewiesenen originalen Vorlage neu angefertigt)

FR = für „free reconstruction“

(frei rekonstruiert, ohne direkte historische Vorlage in Form, Material und Herstellungstechnik.

Dieses Teil erfüllt jedoch technisch die Funktion eines ehemals vorhandenen historischen Bauteiles)

CS = für „conservational stabilization“

(eine später eingefügte Verstärkung, die z. B. eingefügt werden muss um die Verwendung einer materiell geschwächten Karosserie weiter zu ermöglichen. Innerhalb der historischen Substanz gab es ein entsprechendes Teil nie)

#### **Artikel 9**

Gesetzlich vorgeschriebene zusätzliche Sicherheitsausrüstungen sollten möglichst harmonisch und unauffällig in das Objekt eingefügt werden. Bei genauerer Untersuchung sollen solche Zufügungen oder Änderung am ursprünglichen Aufbau aber deutlich erkennbar sein. Auch hier sollten entsprechende dauerhafte Markierungen verwendet werden und solche Einbauten sollten soweit irgend möglich vollständig reversibel sein.

#### **Artikel 10**

Jede in irgendeiner Weise notwendige spätere Änderung am Objekt sollte soweit wie möglich Rücksicht auf den Aufbau und das Aussehen des Originals nehmen. Idealerweise sollten solche Änderungen reversibel sein und alle wesentlichen Originalteile, die entfernt wurden, sollten für eine mögliche zukünftige Wiederverwendung und als Referenz für die ursprünglich vorhandene Substanz zusammen mit dem Fahrzeug aufbewahrt werden.

#### **Artikel 11**

Jeder Schritt bei Konservierungs- oder Restaurierungsarbeiten an einem historischen Fahrzeug sollte im Vorfeld systematisch geplant und während der Arbeiten nachvollziehbar dokumentiert werden. Die daraus entstehenden schriftlichen und fotografischen Aufzeichnungen sollte mindestens während der Existenz des Fahrzeuges aufbewahrt werden. Die FIVA unterstützt die sichere Aufbewahrung solcher Dokumentationen in nationalen und internationalen Datenbanken.

#### **Artikel 12**

Alle Einrichtungen und Organisationen, die am Erhalt, der Konservierung, der Restaurierung, der Reparatur und dem Betrieb von historischen Fahrzeugen beteiligt sind, müssen geeignete Vorkehrungen für den Schutz ihrer Aufzeichnungen und Archive treffen.

#### **Artikel 13**

Die Institutionen, die sich als nicht gewinnbringende Vereinigung oder Organisation um die Erhaltung historischer Fahrzeuge und ihres Umfeldes bemühen, sollten von den internationalen und nationalen Behörden als kulturelle Institutionen anerkannt werden und als gemeinnützige Organisation behandelt werden.

#### **Artikel 14**

Institutionen, die sich im Sinne dieser Charta um die Erhaltung und Weitergabe von Kenntnissen bemühen, die zur Erhaltung und zum Betrieb historischer Fahrzeuge notwendig sind, werden als kultureltherhaltende Institutionen anerkannt und gefördert.

#### **Artikel 15**

Sammlungen von Schriftgut, Plänen und dergleichen, die im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen entstanden sind, werden als Kulturgut anerkannt und sind dem Schutz von Kulturgütern gemäß internationalen Konventionen unterstellt.

The Charta of Turin Working Group

04.07.2010

Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Yves Campion

# Charte de Turin

## INTRODUCTION

Les propriétaires de véhicules historiques et les conservateurs de collections de véhicules historiques ont eu beaucoup de succès dans leurs efforts destinés à assurer la préservation et l'usage des véhicules historiques.

Cette Charte a été transmise à la FIVA pour donner des conseils sur les décisions et les activités en relation avec les véhicules historiques. C'est la meilleure façon de préserver cette substance historique inaltérée et de permettre aux futures générations de profiter de ces trésors culturels.

## OBJECTIF

La Charte de Turin rassemble les lignes de conduite en ce qui concerne l'usage, l'entretien, la conservation, la restauration, et la réparation des véhicules historiques utilisés activement. Nous espérons que ces conseils aideront nos membres à adopter des décisions raisonnables et durables. Elle est complémentaire aux autres Chartes en vigueur, qui se réfèrent à la préservation de notre patrimoine culturel.

## DEFINITIONS

Tels que définis dans cette Charte, les véhicules historiques comprennent les automobiles, les motos, les véhicules utilitaires, les remorques, les vélos et autres véhicules mécaniques de même que les autres véhicules terrestres – ne se déplaçant pas sur rails – mus par la vapeur, l'électricité, le pétrole ou l'énergie musculaire. L'objectif de cette Charte peut aussi inclure des bâtiments et infrastructures liés au premier degré aux véhicules historiques et leur période d'utilisation, comme des usines, des stations de carburant ou des routes ou pistes spécifiques. En outre, nous voulons préserver les connaissances spéciales et les compétences historiquement liées à la fabrication et la conduite de tels véhicules.

**Préservation** signifie le soin et la prévention de la détérioration grâce auxquels l'état actuel, ou la qualité particulière commémorative d'un véhicule ou objet historique sont préservés.

**Conservation** est un processus destiné à préserver la condition d'un véhicule ou objet. Cela comprend toute intervention destinée à sécuriser et stabiliser le véhicule ou objet, de même que sa substance historique, ses pièces détachées et matériaux, tels qu'ils sont, afin qu'ils ne soient pas altérés et que leur valeur documentaire historique ou matérielle ne soit pas menacée de quelque façon. La conservation sert simplement à prévenir, ou tout au moins à retarder la détérioration continue. Généralement, de telles mesures ne sont pas visibles superficiellement.

**Restauration** est un processus destiné à remplacer des pièces ou des sections dans le but de rendre visible un état précédent du véhicule ou objet, et/ou à le renforcer structurellement, par comparaison à son état avant les travaux. Généralement, la restauration ira bien plus loin que la conservation. La restauration se préoccupe aussi de l' "origine historique" et essaiera autant que possible de préserver la substance authentique. Les endroits restaurés devraient se fondre en harmonie avec le reste non restauré du véhicule, mais devraient aussi restés décelables lors d'une inspection poussée.

**Réparation** signifie l'adaptation, le reconditionnement ou le remplacement de composants existants ou



manquants. La réparation a pour but d'abord et avant tout d'améliorer un standard prédéterminé de l'intégrité mécanique ou en phase avec l'usage souhaité. La réparation ne se soucie pas de l'état historique des composants, des matériaux d'origine, des techniques de travail ou de la substance authentique du véhicule; le seul but étant ici de rendre l'objet à nouveau complètement opérationnel.

## Charte

### Article 1

Cette Charte a pour but de préserver l'histoire du véhicule et ses témoignages tangibles et intangibles. Nous proposons d'utiliser toute connaissance quelconque, scientifique et technologique, disponible de même que les organisations et infrastructures travaillant dans ce domaine pour assurer la préservation et l'usage des véhicules historiques, y compris sur la voie publique.

### Article 2

La préservation et la restauration, de même que tout processus de travail concerné, ont pour but de préserver les véhicules historiques en tant qu'objets significatifs techniques et culturels et que repères dans l'histoire du transport. Comme partie intégrante de cet effort, les compétences traditionnelles nécessaires doivent être transmises aux générations futures.

### Article 3

Le soin permanent et durable apporté à la somme des composants d'un véhicule et son usage régulier sont essentiels à la survie des véhicules historiques. L'utilisation active de véhicules historiques de valeur, y compris sur la voie publique, est essentielle pour leur préservation et la transmission des connaissances traditionnelles des processus aux générations futures et est aussi un important facteur de leur compréhension.

### Article 4

Un usage public socialement acceptable et bénéficiaire pour les deux parties a toujours contribué à la préservation des véhicules historiques. En conséquence, il est important et désirable qu'ils soient utilisés. Néanmoins, pour les utiliser, les véhicules historiques ne devraient pas être modifiés plus que strictement nécessaire. De telles modifications devraient altérer le moins possible la substance historique des véhicules, ne devraient pas modifier l'apparence du véhicule et devraient être complètement réversibles.

### Article 5

Les véhicules historiques devraient être les témoins non seulement de leur propre rôle en tant que moyen de transport, mais devraient aussi refléter leurs origines historiques, l'évolution technique de leur époque et leur impact sur la société.

### Article 6

Toute restauration est un processus hautement spécialisé destiné à préserver et montrer l'esthétique d'un

véhicule, et sa valeur fonctionnelle et historique. Elle devrait tendre à comprendre et prendre en considération le dessin original, de même que le caractère historique, du véhicule individuel. Elle devrait être basée sur le respect de l'entité historique individuelle avant nous, et sur l'information trouvée dans des documents authentiques.

#### **Article 7**

Dans la restauration des véhicules historiques, la préférence devrait être donnée à utiliser des matériaux et des techniques de travail conformes historiquement, à moins que de tels matériaux ou techniques ne puissent plus être utilisés pour des raisons de sécurité, de législation ou de disponibilité.

Parfois, des matériaux traditionnels peuvent ne pas être adéquats pour la tâche de conservation de la substance historique. Comme par ailleurs dans le domaine de la restauration, des matériaux et des techniques modernes peuvent être utilisés à la place, pour autant qu'ils se soient avérés adéquats et durables lors d'expériences préalables ou qu'ils aient été essayés en pratique.

#### **Article 8**

Pour les besoins de la restauration d'un véhicule ou objet historique, il n'est pas nécessaire de revenir à l'état original correspondant à son année de construction. De nombreux véhicules ont gagné leur importance spécifique seulement plus tard au cours de leur utilisation. Une restauration devrait prendre en compte les changements historiques qui y sont liés.

Une restauration qui rendrait au véhicule sa condition d'une certaine période ne devrait pas être entreprise sans l'examen attentif de données historiques enregistrées, d'objets et de documents d'époque, ni sans un planning de restauration basé sur cette étude. Les composants et matériaux remplacés au cours de ce processus devraient être identifiés par des marquages simples et permanents, par exemple des repères alphabétiques, pour les distinguer de la substance historique.

Un système de marquage a été utilisé avec succès dans la restauration des véhicules historiques sur rail:

NB = pour "newly built" = "nouvellement construit"

(copie aussi fidèle que possible en termes de type et de matériaux & reproduite directement sur base d'un document original)

FR = pour "free reconstruction" = "reconstruction libre"

(reconstruction libre sans l'utilisation directe quelconque d'un modèle historique en termes de forme, matériaux ou technique de travail. La pièce utilisée remplit techniquement la fonction d'un composant historique utilisé précédemment)

CS = pour "conservational stabilisation" = "stabilisation pour conservation"

(un renforcement structurel postérieur ajouté à des fins de conservation, par exemple nécessaire pour permettre l'utilisation de la carrosserie d'un véhicule rongé structurellement. Un tel composant n'a jamais fait partie de sa substance historique)

#### **Article 9**

Tout équipement moderne de sécurité dont l'installation est requise par la loi devrait être intégré harmonieusement et discrètement dans le véhicule. Lors d'une inspection, de telles additions ou modifications à la structure originale devraient être clairement reconnaissables comme telles. Là aussi, des marquages permanents et appropriés devraient être utilisés pour identification et de telles installations devraient, autant que possible, être complètement réversibles.

**Article 10**

Toutes modifications requises ultérieurement pour quelques raisons que ce soient devraient respecter la structure et l'apparence originales. Idéalement, de telles modifications devraient toujours être réversibles, et toutes les pièces importantes d'origine enlevées dans ces processus devraient être conservées avec le véhicule pour permettre leur réutilisation future ou pour servir de référence pour les composants existant à l'origine.

**Article 11**

Chaque étape dans la conservation ou la restauration d'un véhicule historique devrait être planifiée systématiquement et documentée de manière étoffée au cours du projet. Les rapports écrits et les photographies prises au cours du projet devraient être conservés pour au moins la durée de vie du véhicule. La FIVA encourage le stockage sécurisé d'une telle documentation tant dans une banque de données nationale qu'internationale.

**Article 12**

Toutes infrastructures et organisations impliquées dans la préservation, la conservation, la restauration, la réparation et l'utilisation des véhicules historiques doivent prendre des mesures appropriées pour protéger leurs enregistrements et archives.

**Article 13**

Les autorités gouvernementales et les agences internationales et nationales devraient reconnaître les organisations ou associations bénévoles impliquées dans la préservation des véhicules historiques et de leur contexte tangible et intangible comme institutions culturelles et leur assigner le statut d'organisations caritatives.

**Article 14**

Les institutions, telles que définies dans cette Charte, engagées dans la préservation et la transmission des connaissances nécessaires dans la préservation et l'utilisation des véhicules historiques devraient être reconnues comme organismes culturels de protection et subsidiées par des fonds et des exonérations appropriées.

**Article 15**

Des collections comprenant des documents, des plans, etc... relatifs aux véhicules historiques, et accessibles pour la recherche, devraient être reconnues comme faisant partie du patrimoine culturel et protégées en tant que propriété culturelle en accord avec les conventions internationales concernées.

Le Groupe de Travail de la Charte de Turin

Lundi 27 septembre 2010

Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Yves Campion

# Carta de Turin

## INTRODUCCION

Los propietarios de vehículos históricos y de colecciones y los conservadores de colecciones de vehículos históricos han tenido mucho éxito en sus esfuerzos destinados a asegurar la preservación y el uso de los vehículos históricos. Esta Carta ha sido transmitida a la FIVA para dar consejos sobre las decisiones y las actividades relacionadas con los vehículos históricos. Es la mejor forma de preservar esta substancia histórica inalterada que permitirá a las futuras generaciones aprovechar estos tesoros culturales.

## OBJETIVO

La Carta de Turín define las líneas de conducción en lo que concierne al uso, mantenimiento, conservación, restauración y reparación de los vehículos históricos utilizados de forma activa. Esperamos que estos consejos ayudaran a nuestros miembros a adoptar decisiones razonables y duraderas. Ella es complementaria a las otras Cartas en vigor, que se refieren a la preservación de nuestro patrimonio cultural.

## DEFINICIONES

Tal como se definen en esta Carta, los vehículos históricos abarcan los automóviles, las motos, los vehículos utilitarios (militares, agrícolas y de transporte), los remolques, las bicicletas y otros vehículos mecánicos, al igual que los otros vehículos terrestres -que no se desplacen sobre raíles- movidos por el vapor, la electricidad, el petróleo o la energía muscular. El objetivo de esta Carta puede también incluir los edificios y las infraestructuras ligadas en primer grado a los vehículos históricos y su período de utilización, como las fábricas, estaciones de servicio o carreteras o pistas específicas. Además, queremos preservar los conocimientos especiales y las profesiones históricamente relacionadas con la fabricación y la conducción de dichos vehículos.

**Preservación** significa el cuidado y la prevención del deterioro, gracias a los cuales el estado actual, o la calidad particular conmemorativa de un vehículo u objeto histórico son preservados.

**Conservación** es el proceso destinado a preservar la condición de un vehículo u objeto. Esto comprende toda intervención destinada a asegurar y estabilizar el vehículo u objeto, al igual que su substancia histórica, sus piezas sueltas y materiales, tal como son, de forma que no sean alterados y que su valor documental histórico o material no sea amenazado de ninguna manera. La conservación sirve simplemente para prevenir, o al menos retardar el deterioro continuo. Generalmente estas medidas no son visibles superficialmente.

**Restauración** es un proceso destinado a reemplazar las piezas o partes para volver a la imagen precedente de un vehículo u objeto, y/o para reforzar estructuralmente, por comparación a su estado antes de los trabajos. Generalmente la restauración ira más lejos que la conservación. La restauración se preocupa también del "origen histórico" e intentará en lo posible preservar la substancia autentica. Las partes restauradas deberían fundirse en armonía con el resto del vehículo no restaurado, pero deberían también ser detectables en el transcurso de una inspección profunda.

**Reparación** significa la adaptación, el reacondicionamiento o el reemplazo de componentes existentes o desaparecidos. La reparación tiene por objeto en principio y ante todo mejorar un standard predeterminado de la integridad mecánica o en consonancia con el uso deseado. La reparación no se preocupa del estado histórico de los componentes, de los materiales de origen, de las técnicas de trabajo o de la substancia autentica del vehículo; el único objetivo es de devolver de nuevo la operatividad al objeto en cuestión.

## **Carta**

### **Artículo 1**

Esta Carta tiene por objeto preservar la historia del vehículo y sus testimonios tangibles e intangibles. Os proponemos que utilicéis cualquier conocimiento científico y tecnológico disponible igual como las organizaciones y las infraestructuras que trabajan en este campo para asegurar la preservación y el uso de los vehículos históricos en las vías públicas.

### **Artículo 2**

La preservación y la restauración, igual que todo el proceso de trabajo concerniente, tienen por objeto preservar los vehículos históricos tanto como objetos significativos técnicos y culturales o como referencias en la historia del transporte. Como parte integrante de este esfuerzo, las profesiones tradicionales necesarias deben ser transmitidas a las futuras generaciones

### **Artículo 3**

El cuidado permanente y duradero aportado a la suma de componentes de un vehículo y su uso regular son esenciales para la sobrevivencia de los vehículos históricos. La utilización activa de los vehículos históricos de valor por las vías públicas, es esencial para su preservación y la transmisión de los conocimientos tradicionales de los procesos a las generaciones futuras, es también un importante factor para su comprensión.

### **Artículo 4**

Un uso público socialmente aceptable y benéfico para las dos partes, siempre contribuye a la preservación de los vehículos históricos. En consecuencia, es importante y deseable que se utilicen. Para utilizarlos, los vehículos históricos no deberían ser modificados más que lo estrictamente necesario. De forma que las modificaciones deberían alterar lo menos posible la substancia histórica de los vehículos, y tampoco deberían modificar la apariencia del vehículo y deberían ser completamente reversibles.

### **Artículo 5**

Los vehículos históricos deberían ser los testigos no solamente de su propio rol como medio de transporte, también deberían reflejar sus orígenes históricos, la evolución técnica de su época y su impacto en la sociedad.

### **Artículo 6**

Toda restauración supone un proceso altamente especializado destinado a mostrar la estética de un

vehículo, y su valor funcional e histórico. Debería tender a comprender y tomar en consideración el diseño original, igual que el carácter histórico del vehículo individual. Debería basarse en el respeto de la entidad histórica individual ante nosotros, y en la información hallada en los documentos auténticos.

### **Artículo 7**

En la restauración de los vehículos históricos, se debería dar preferencia a utilizar materiales y técnicas de trabajo conformes históricamente, a menos que tales materiales o técnicas no puedan ser utilizados por motivos de seguridad, de legislación o de disponibilidad. A veces, los materiales tradicionales pueden no ser los más adecuados para el trabajo de conservación de la substancia histórica. También pueden ser utilizados en su lugar materiales y técnicas modernas que se hayan mostrado adecuadas y duraderas en experiencias anteriores o que hayan sido ensayadas en la práctica.

### **Artículo 8**

Para la restauración de un vehículo u objeto histórico, no es necesario devolverlo al estado original correspondiente a su año de fabricación. Numerosos vehículos han ganado importancia específica solamente más tarde en el transcurso de su utilización. Una restauración debería tener en cuenta los cambios históricos que se han ido introduciendo. Una restauración que devolviera a un vehículo al estado de un cierto periodo, no debería iniciarse sin un examen meticuloso de los datos históricos registrados, de los objetos y documentos de la época, ni sin un planning de restauración basado en este estudio. Los componentes y materiales reemplazados en el curso de este proceso deberían ser identificados por marcas simples y permanentes, por ejemplo marcas de referencia alfabéticas, para distinguirlas de la substancia histórica. Un sistema de marcación ha sido utilizada con éxito en la restauración de los vehículos históricos sobre raíles:

NB = para “newly built” = “construido de nuevo”

(copia tan fiel como sea posible en términos de tipo, de materiales & reproducidos directamente en base de un documento original)

FR = para “free reconstruction” = “reconstrucción libre”

(reconstrucción libre sin la utilización directa alguna de un modelo histórico en términos de forma, materiales o técnica de trabajo. La pieza utilizada reemplaza técnicamente la función de un componente histórico utilizado anteriormente)

CS = para “conservation stabilisation” = “estabilización por conservación”

(un refuerzo estructural posterior añadido con fines de conservación, por ejemplo necesario para permitir la utilización de la carrocería de un vehículo corroído estructuralmente. Un componente de este tipo no ha sido nunca parte de su substancia histórica)

### **Artículo 9**

Todo equipamiento moderno de seguridad cuya instalación es requerida por ley, debería integrarse de forma armoniosa y discretamente en el vehículo. En el transcurso de una inspección de tales adiciones o modificaciones de la estructura original deberían ser claramente reconocibles como tales. También deberían ser utilizadas marcas permanentes y apropiadas para identificación de estas instalaciones, así como ser completamente reversibles.

**Artículo 10**

Todas las modificaciones requeridas ulteriormente por las razones que sean, deberían respetar la estructura y apariencia originales. Sería ideal que estas modificaciones fueran siempre reversibles, y que todas las piezas importantes sustituidas en este proceso pudieran conservarse para permitir su reutilización o que sirvieran de referencia para los componentes originales.

**Artículo 11**

Cada etapa en la conservación o la restauración de un vehículo histórico debería ser planificada sistemáticamente y documentada generosamente en el curso del proyecto. Los informes escritos y las fotografías tomadas en el curso del proyecto deberían conservarse como mínimo durante la vida del vehículo. La FIVA apoya la conservación de esta documentación en un posible banco de datos nacional o internacional.

**Artículo 12**

Todas las infraestructuras y organizaciones implicadas en la preservación, conservación, restauración, reparación y utilización de los vehículos históricos, deben tomar medidas apropiadas para proteger sus registros y archivos

**Artículo 13**

Las autoridades gubernamentales y las agencias internacionales y nacionales deberían reconocer las organizaciones o asociaciones sin ánimo de lucro implicadas en la preservación de los vehículos históricos y de su contexto tangible e intangible como instituciones culturales y asignarles el estatus de organizaciones caritativas.

**Artículo 14**

Las instituciones, tal como se han definido en esta Carta, implicadas en la preservación y la transmisión de los conocimientos necesarios para la preservación y utilización de los vehículos históricos deberían ser reconocidos como organismos culturales de protección financiados por los fondos apropiados.

**Artículo 15**

Las colecciones que contengan documentos, planos, etc. relativos a los vehículos históricos, y accesibles para la investigación, deberían estar reconocidos como parte del patrimonio cultural y protegidos como propiedad cultural de acuerdo con las convenciones internacionales concernientes.

El Grupo de Trabajo de la Carta de Turín

27 de septiembre de 2010

Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Yves Campion