

**Approvato nel corso della riunione di  
Consiglio Federale del 14/09/2012**

## AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

### COMMISSIONE TECNICA NAZIONALE AERONAUTICA E MOTONAUTICA

#### CODICE TECNICO AERONAUTICO

#### **1. REGOLE GENERALI**

1.1 Lo scopo principale è di conservare e mantenere in condizioni di funzionalità tutti gli aeromobili considerati storici.

1.2 Un aeromobile è considerato storico se sono trascorsi almeno 20 anni dalla sua costruzione, conservato e mantenuto in buone condizioni, in custodia di una persona o organizzazione che lo detenga per il proprio interesse storico e tecnico e non prevalentemente come mezzo di trasporto quotidiano.

1.3 Gli aeromobili a motore dovrebbero essere conservati ed usati come forniti dal fabbricante al pubblico, includendo qualsiasi equipaggiamento originale o accessori che erano offerti dal fabbricante o generalmente in vendita durante il normale periodo di vita dell'aeromobile.

#### **2) MODIFICHE**

2.1 Qualsiasi altra modifica, alterazione o cambiamento dovrebbero essere evitati se non per ragioni di sicurezza. Se effettuati dovrebbero essere nello spirito del periodo nel quale l'aeromobile era normalmente usato ed in modo tale che l'aeromobile possa essere riconvertito alla condizione originale con il minimo sforzo e costo possibile.

2.2 Le modifiche, alterazioni ed altri cambiamenti devono essere limitati a quelli richiesti dalle Autorità competenti per garantire l'uso sicuro dell'aeromobile in stato di volo, o diventare necessari perché le parti pertinenti non sono più disponibili o riproducibili ad un costo ragionevole.

2.3 Tutte le modifiche o alterazioni e cambiamenti devono essere documentate in modo che i futuri proprietari conoscano in che misura l'aeromobile differisce dalle condizioni originarie.

#### **3) CLASSIFICAZIONE TECNICA DEGLI AEROMOBILI.**

##### **3.1 DEFINIZIONE DEGLI AEROMOBILI**

**TIPO A – STANDARD**

Aeromobile dalle caratteristiche di serie quale consegnato dal costruttore. Per gli aeromobili dei gruppi di preservazione da 2 a 4 , gli allestimenti opzionali, le modifiche minime di abbellimento e gli accessori tipici disponibili sul mercato d'epoca sono accettabili.

#### TIPO B- MODIFICATO D'EPOCA

Aeromobile specificatamente fabbricato o modificato nel suo periodo per una specifica finalità. Tipico nel suo genere e quindi di interesse storico ben determinato.

#### TIPO C- RIPRODUZIONI E REPLICHE

Copia di un aeromobile costruito fuori dalla propria epoca con o senza parti autentiche, che riproduce un modello specifico. Tale aeromobile deve essere identificato in modo da indicare chiaramente che si tratta di una riproduzione.

Il fabbricante di tale aeromobile è considerato "costruttore" per quanto definito dai gruppi di preservazione da 1 a 4. Tale aeromobile non potrà essere considerato storico se la sua data di fabbricazione non rientra nei termini di storicità (almeno 20 anni dalla sua costruzione).

#### TIPO D- MODIFICATO FUORI PERIODO DI PRODUZIONE

Aeromobile standard che ha subito modifiche fuori dal periodo. Le modifiche introdotte devono rispettare le norme del punto n°2.1 e fare ricorso a parti appropriate al periodo o fabbricate con le stesse caratteristiche (forma, materiali e risultati).

#### TIPO E – ECCEZIONE

Aeromobile con identità conosciuta sul quale sono state operate, fuori periodo, modifiche utilizzando parti e/o tecnologie non esistenti nel periodo. Tale aeromobile deve mantenere il telaio originale e carrozzeria specifiche del periodo per quel modello.

Le modifiche possono essere state fatte di recente. Tali modifiche non incidono sulla datazione dell'aeromobile.

### 3.2 GRUPPI DI PRESERVAZIONE DELL'AEROMOBILE.

#### GRUPPO 1- AUTENTICO

Aeromobile come originariamente prodotto, inalterato e poco deteriorato. Completamente originale comprese le finizioni esterne ed interne; eccezioni solo per i materiali di consumo come candele, batterie e altri pezzi deteriorabili.

#### GRUPPO 2- D'ORIGINE

Aeromobile sottoposto a normale impiego ma mai restaurato, con una storia continua ed in condizioni originali anche se deteriorata. Parti normalmente deteriorabili possono essere sostituite con parti rispondenti alle specifiche del periodo.

Vernice, trattamenti galvanici e tappezzeria rimpiazzate nel periodo d'uso, sono permesse.

#### GRUPPO- 3 RESTAURO

Aeromobile con identità conosciuta, completamente o parzialmente smontato, ricondizionato e rimontato, con solo minima variazione dalla specifica del costruttore in caso di indisponibilità di parti o di materiali. Ricambi originali del costruttore devono essere usati se disponibili, ma possono essere rimpiazzati con altri delle medesime caratteristiche.

Finiture interne ed esterne più vicine possibile alla specifica del periodo.

#### GRUPPO 4- RICOSTRUITO

Parti di una o più Aeromobili dello stesso modello o tipo assemblate in un Aeromobile il più vicino possibile alle specifiche originali del costruttore. Alcune parti possono essere state fabbricate nel processo di ricostruzione oppure prodotte fuori dal periodo (ad esempio blocco motore, testa cilindri o altre parti non portatrici d'identità).

Finiture interne ed esterne il più possibile vicine alle specifiche del periodo.

#### **4) CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI PER PERIODI**

Gli aeromobili sono classificati come segue (secondo Regolamento FIVA):

**Classe A** (Ancetre) Veicoli costruiti fino al 31 dicembre 1904

**Classe B** (Veteran) Veicoli costruiti tra il 1 gennaio 1905 e il 31 dicembre 1918

**Classe C** (Vintage) Veicoli costruiti tra il 1 gennaio 1919 e il 31 dicembre 1930

**Classe D** (Post Vintage) Veicoli costruiti tra il 1 gennaio 1931 e il 31 dicembre 1945

**Classe E** (Dopo Guerra) Veicoli costruiti tra il 1 gennaio 1946 e il 31 dicembre 1960

**Classe F** Veicoli costruiti tra il 1 gennaio 1961 e il 31 dicembre 1970

**Classe G** Veicoli costruiti tra il 1 gennaio 1971 e il limite di età FIVA definito nel par. 1.

#### **5) DETERMINAZIONE DELLA DATA DI COSTRUZIONE**

5.1 I dati utili per determinare la data di costruzione di un aeromobile o delle parti di un aeromobile devono comprendere ogni importante informazione o documentazione che riguardi l'aeromobile o altri aeromobili della stessa marca, modello o tipo, come i numeri della carlinga (se esiste), del motore, dati e numeri di produzione, informazioni sull'immatricolazione o documenti dai quali appaiono le date di immatricolazione o di consegna.

5.2 L'obbligo di produrre i documenti necessari è sempre dell'armatore o del proprietario dell'aeromobile.

5.3 Il compito di verificare la data di costruzione di un aeromobile o almeno il periodo (punto 4) è demandato alla commissione tecnica nazionale dell'ASI competente in materia.

5.4 In caso di contenzioso tecnico tra il proprietario dell'aeromobile e l'ASI, il proprietario potrà far ricorso entro 60 giorni alla speciale commissione di cui al punto 3.5.1 del Regolamento Nazionale Aeronautica.

5.5 Gli aeromobili dovranno essere datati secondo la data effettiva di costruzione della carlinga come in origine registrato dal costruttore.

5.6 Se la carlinga è stata costruita precedentemente ed il motore montato in un tempo successivo, vanno evidenziate sia la data di costruzione della carlinga che la data di costruzione del motore, e della sua installazione sull'aeromobile.

5.7 Se il motore è stato sostituito in un secondo tempo è necessario riportare la data d'origine dell'aeromobile e quella della successiva sostituzione del motore, solo se di tipo diverso dall'originale.

5.8 Alla luce del fatto che, in campo aeronautico, le costruzioni in serie possono protrarsi per molti anni con variazioni tecniche estremamente modeste, a giudizio unanime della Commissione, potrà essere considerata, come criterio di classificazione temporale, la data del primo volo del prototipo del tipo di aeromobile considerato.