

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

AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

COMMISSIONE TECNICA NAZIONALE AERONAUTICA E MOTONAUTICA

CODICE TECNICO MOTONAUTICO

1. REGOLE GENERALI

1.1 Lo scopo principale è di conservare e mantenere in condizioni di funzionalità tutte le imbarcazioni a motore considerate storiche.

1.2 Un'imbarcazione a motore è considerata storica se sono trascorsi almeno 20 anni dalla sua costruzione, conservata e mantenuta in buone condizioni, in custodia di una persona o organizzazione che la detenga per il proprio interesse storico e tecnico e non prevalentemente come mezzo di trasporto quotidiano.

1.3 Le imbarcazioni a motore dovrebbero in teoria essere preservata ed usate come fornite 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'imbarcazione.

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'imbarcazione era normalmente usata ed in modo tale che l'imbarcazione possa essere riconvertita 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'imbarcazione in navigazione, 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'imbarcazione differisce dalle condizioni originarie.

3) CLASSIFICAZIONE TECNICA DELLE IMBARCAZIONI.

3.1 DEFINIZIONE DELLE IMBARCAZIONI

TIPO A – STANDARD

Imbarcazione dalle caratteristiche di serie quale consegnata dal costruttore. Per le imbarcazioni 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- MODIFICATA D'EPOCA

Imbarcazione specificatamente fabbricata o modificata nel suo periodo per una specifica finalità.

Tipica nel suo genere e quindi di interesse storico ben determinato.

TIPO C- RIPRODUZIONI E REPLICHE

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

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

TIPO D- MODIFICATA FUORI PERIODO DI PRODUZIONE

Imbarcazione 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

Imbarcazione con identità conosciuta sul quale sono state operate, fuori periodo, modifiche utilizzando parti e/o tecnologie non esistenti nel periodo. Tale imbarcazione 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'imbarcazione.

3.2 GRUPPI DI PRESERVAZIONE DELL'IMBARCAZIONE.

GRUPPO 1- AUTENTICA

Imbarcazione come originariamente prodotta, inalterata e poco deteriorata. 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

Imbarcazione sottoposta a normale impiego ma mai restaurata, 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

Imbarcazione con identità conosciuta, completamente o parzialmente smontata, ricondizionata e rimontata, 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- RICOSTRUITA

Parti di una o più imbarcazioni dello stesso modello o tipo assemblate in una imbarcazione 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 DELLE IMBARCAZIONI PER PERIODI

Le imbarcazioni sono classificate come segue (secondo Regolamento FIVA):

Classe A (Ancetre) Imbarcazioni costruite fino al 31 dicembre 1904

Classe B (Veteran) Imbarcazioni costruite tra il 1 gennaio 1905 e il 31 dicembre 1918

Classe C (Vintage) Imbarcazioni costruite tra il 1 gennaio 1919 e il 31 dicembre 1930

Classe D (Post Vintage) Imbarcazioni costruite tra il 1 gennaio 1931 e il 31 dicembre 1945

Classe E (Dopo Guerra) Imbarcazioni costruite tra il 1 gennaio 1946 e il 31 dicembre 1960

Classe F Imbarcazioni costruite tra il 1 gennaio 1961 e il 31 dicembre 1970

Classe G Imbarcazioni costruite 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'imbarcazione o delle parti di un'imbarcazione devono comprendere ogni importante informazione o documentazione che riguardi l'imbarcazione o altre imbarcazioni della stessa marca, modello o tipo, come i numeri dello scafo (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'imbarcazione.

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

5.4 Un'imbarcazione con data di costruzione attribuita dall'ASI sarà riconosciuta come storica anche dalle altre Autorità Nazionali della FIVA.

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

5.6 Le imbarcazioni dovranno essere datate secondo la data effettiva di costruzione dello scafo o equivalente come in origine registrato dal cantiere costruttore.

5.7 Se lo scafo è stato costruito precedentemente ed il motore montato in un tempo successivo, vanno evidenziate sia la data di costruzione dello scafo che la data di costruzione del motore, e della sua installazione in barca.

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

6) TIPOLOGIA DI IMBARCAZIONI A MOTORE/MOTORI FUORIBORDO

6.1 FUORIBORDO: Imbarcazione sulla quale il motore è montato all'esterno dello scafo.

6.2 ENTROBORDO: Imbarcazione sulla quale il motore è montato all'interno dello scafo, così come l'invertitore, l'eventuale V drive, il moltiplicatore e la linea d'asse.

6.3 ENTROFUORIBORDO: Imbarcazione sulla quale il motore è montato internamente, nella parte posteriore dello scafo, ma la trasmissione avviene a mezzo di piede poppiere (Z drive) esterno allo scafo.

6.4 IDROGETTO: Imbarcazione con propulsione a getto d'acqua.

6.5 IDROSCIVOLANTE: imbarcazione sulla quale il motore è montato in altra posizione e la propulsione non avviene in acqua.

6.6 OVERCRAFT: Imbarcazione con propulsione aerea e sostentamento a cuscino d'aria.

6.7 MOTORI FUORIBORDO: ApparatI di propulsione non imbarcati stabilmente su una specifica imbarcazione, perché mobili.

6.8 SCAFI FUORIBORDO anche se privi di motore

7) SPECIFICHE SECONDO L'USO

7.1 DI PORTO

7.2 LAVORO

7.3 CORSA

7.4 MILITARI

8) CRITERI PER L'AMMISSIONE DELLE IMBARCAZIONI ALLE CATEGORIE STORICHE

8.1 Lo scafo non deve avere lesioni tali che ne pregiudicano la navigazione e comunque deve trovarsi in uno stato di buona manutenzione.

8.2 L'imbarcazione entro bordo deve essere completa di motore, che deve essere dello stesso tipo montato in origine, anche se sostituito in un secondo tempo.

8.3 E' ammessa la sostituzione del motore con altro di tipo diverso se la sostituzione è stata effettuata da oltre 20 anni.

8.4 E' possibile una motorizzazione più recente solo in caso di effettiva impossibilità di reperimento di propulsori originali.

8.5 L'imbarcazione non deve presentare modifiche strutturali o estetiche tali da stravolgere le sue caratteristiche originali.

8.6 Non sono ammesse repliche o copie, prima della scadenza dei 20 anni dalla loro costruzione.

Sono repliche quelle prodotte dallo stesso cantiere che aveva a suo tempo costruito l'imbarcazione poi replicata, sono copie quelle costruite da terzi che in questo caso diventano costruttori. In entrambi i casi devono essere esemplari identici agli originali.