

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO DELLE GARE DI ACCELERAZIONE

Il regolamento sportivo e tecnico CSAI per le gare di accelerazione adotta dal 1° gennaio 2004 la normativa FIA relativa alle gare dragster (Allegato 8 dell'Annuario FIA).

Viste, comunque, le caratteristiche tecniche dei tracciati italiani, non ammette la partecipazione alle gare di accelerazione che si svolgono in Italia delle vetture con prestazioni che scendono al di sotto degli 8,90 secondi su 1/4 di miglio e 5,70 secondi su 1/8 di miglio.

La traduzione in italiano dell'allegato 8 dell'Annuario FIA verrà pubblicata, nelle parti che interessano le ns. gare di accelerazione, sul sito CSAI e su un prossimo Notiziario.

CHE COSA E' UNA GARA DI ACCELERAZIONE

Una gara di Accelerazione consiste in una prova su una distanza specifica, con partenza da fermo, fra 2 veicoli.

La distanza regolamentare può essere sia 402,336 m (¼ di miglio), sia 201,168 m (1/8 di miglio).

La partenza per queste competizioni viene data per mezzo di un dispositivo elettronico chiamato comunemente "Albero di Natale".

Ciascun veicolo concorrente prende il via allorché gli viene dato il consenso da un segnale attivato da un cronometro, che arresta quando raggiunge la linea di arrivo.

Il tempo misurato fra la partenza e l'arrivo costituisce l'E.T. (Elapsed Time, ovvero in Italiano il T.T. del veicolo, il Tempo trascorso); serve a misurare la prestazione ed anche, spesso, a determinare gli handicap durante la competizione.

Lo scopo principale di un pilota di gare di accelerazione è di risultare vincitore assoluto nella categoria della competizione nella quale la sua vettura è classificata.

Lo svolgimento della gara comporta una serie di eliminatorie, "testa a testa" fra due macchine, con rilevamento dei T.T. staccati da ciascuna. Ad ogni confronto, il perdente è eliminato mentre il vincitore avanza alle fasi successive della competizione.

Questa serie di "testa a testa" continua finché resta un solo pilota, che è dichiarato dunque il vincitore della categoria.

RESPONSABILITA'

La responsabilità principale, circa le condizioni ed il funzionamento del veicolo, spetta al proprietario e/o pilota del veicolo.

La principale funzione di colui che organizza la gara è quella di fornire un luogo adatto per organizzare le gare.

La CSAI impartisce le direttive generali sulla base dell'esperienza acquisita, ogni anno, nella effettuazione delle competizioni e diffonde le informazioni che possono favorire la continuazione della specialità ed il mantenimento di una buona organizzazione.

La responsabilità globale dello svolgimento delle gare deve tuttavia essere condivisa fra tutte le persone praticanti lo sport. Il rispetto rigoroso delle specifiche esposte in questo Allegato è un aspetto fondamentale.

GARE E.T. (AD HANDICAP)

Le gare di accelerazione che si svolgono in Italia sono chiamate "Gare E.T." (ad Handicap).

Si tratta di un punto di partenza per il dilettante che desidera impegnarsi nello sport, anche se ci sono migliaia di piloti in Europa che apprezzano le corse E.T. ad Handicap, tanto da parteciparvi da anni.

In questo tipo di competizione, due veicoli con livelli di prestazione diversi possono correre su una base paritaria, giacché scelgono l' E.T. che intendono realizzare.

Infatti, i tempi trascorsi (E.T.), fatti registrare da ogni veicolo, vengono confrontati con i tempi del veicolo che si affianca nella gara, affinché al veicolo più veloce venga assegnato un handicap pari a questa differenza. L'anticipo comporta l'esclusione dalla competizione.

Con questo sistema, in pratica, qualsiasi coppia di veicoli può affrontarsi in una gara competitiva.

Per esempio: il veicolo "A" ha scelto di percorrere il quarto di miglio in 17,75 sec (T.D., tempo dichiarato, gergalmente "dial-in") ed è stato cronometrato con un E.T. pari a 17,78 sec (scarto in ritardo di 0,03 sec rispetto al T.D.) Il pilota del veicolo "B" (che ha scelto un T.D. di 15,25 sec sulla medesima distanza) ha registrato un E.T. di 15,27 sec (scarto di 0,02 sec rispetto al T.D.).

In caso di parità dei tempi di reazione, vince il confronto il veicolo B.

N.B.: Il segnale di VIA al veicolo A è stato dato 2,50 secondi in ritardo rispetto al VIA del veicolo B, al momento del conto alla rovescia dell' "Albero di Natale" (differenza fra il T.D. di 15,25 ed il T.D di 17,75), in modo tale che – teoricamente – i due veicoli transitino la linea d'arrivo nel medesimo istante, a vantaggio dello spettacolo giacché il "recupero" del veicolo più "lento" viene percepito dal pubblico come entusiasmante rincorsa del più "veloce".

Se i due veicoli coprono la distanza di 402,336 m esattamente nell'E.T. predeterminato, la vittoria andrà al pilota che ha avuto il "tempo di reazione" più breve al segnale di partenza (intervallo di tempo fra il segnale di VIA e l'effettiva partenza del veicolo).

Ciò valorizza l'importanza dei riflessi sulla linea di partenza, essendo la discriminante che assegna la vittoria in caso di uguale scarto all'arrivo.

Se uno dei piloti anticipa la partenza rispetto al segnale di VIA o transita l'arrivo con un E.T. minore del T.D., viene escluso dalla competizione.

Se entrambi fanno "break-out" (vedi sotto), viene escluso il pilota che ha riportato il "break-out" maggiore.

IL SISTEMA DI PARTENZA

La gara consiste essenzialmente nel mettere a confronto due veicoli su di un percorso rettilineo. La partenza è dunque la chiave della sua singolarità, poiché tutte le gare si svolgono con partenza da fermo. L'attuale sistema di partenza, comunemente chiamato "Albero di Natale", concepito per fornire ad ogni concorrente la partenza più equa possibile.

È il prodotto di uno sviluppo continuo.

Il sistema comporta una serie verticale di luci in grado di mostrare ad ogni pilota il conto alla rovescia visivo.

La maggior parte dei piloti cercano di mettersi in moto nel momento che coincide con lo spegnimento dell'ultima luce arancione e l'accensione della luce verde.

La tecnica di posizionamento e di partenza è una delle più importanti che un pilota di gare E.T. ad Handicap possa sviluppare, poiché la maggior parte delle gare è vinta o persa sulla linea di partenza.

Sono certamente ricompensate una forte capacità di osservazione e una grande pratica.

METODO DI CRONOMETRAGGIO

Si tiene conto di tre parametri distinti per ogni corsa: il tempo di reazione, il tempo trascorso e la velocità di uscita dalla base cronometrata.

In una corsa ad E.T., il veicolo lascia la linea di partenza, facendo scattare la fotocellula che mette in azione il cronometro elettronico al millesimo di secondo.

Mentre il veicolo avanza lungo il percorso, il cronometro registra i secondi e le frazioni di secondo trascorsi finché il veicolo raggiunge la fotocellula del traguardo bloccando il cronometro.

La velocità massima viene determinata quando il veicolo raggiunge la fotocellula sulla linea d'arrivo.

CHE COSA E' IL "BREAK-OUT E/O LA LUCE ROSSA"

Se un pilota scende sotto al suo Tempo Dichiarato ("dial-in") predeterminato, si verifica lo "Sforamento" ("break-out"), che è una ragione di esclusione.

Se i due veicoli percorrono la tratta di gara con un tempo inferiore al proprio Tempo Dichiarato, la vittoria andrà al pilota il cui Sforamento sarà meno grave.

Si può verificare un'altra ragione di esclusione: la "falsa partenza" (o "Luce Rossa"). Questo capita quando il pilota reagisce troppo rapidamente al semaforo e quindi lascia la linea di partenza prima che la luce verde dia il segnale.

In caso di doppia infrazione, per esempio una Luce Rossa seguita da un Sforamento, sarà considerata infrazione più grave la Luce Rossa o falsa partenza.

SVOLGIMENTO DELLA GARA

Prove libere ed ufficiali.

Si dovranno svolgere in almeno due sessioni successive; nel corso di esse i Concorrenti "misureranno se stessi" sulla distanza ed al termine dichiarano, al centesimo di secondo, il tempo di percorrenza che si impegnano a ripetere in gara (il loro ET = Elapsed Time).

Al termine della dichiarazione degli ET, gli Ufficiali di Gara raggrupperanno gli ET dichiarati in intervalli di ampiezza pari ad un secondo ciascuno.

All'interno di questi intervalli, gli Ufficiali di Gara sorteggeranno gli accoppiamenti eliminatori (stilando una tabella detta Ladder) fra i conduttori che proseguiranno la gara ad eliminazione diretta. Il criterio di qualifica cambia a seconda della tipologia di gara; esistono due tipologie: Bracket e per Indice.

Bracket: la gara viene condotta sulla base dei tempi dichiarati dai concorrenti al centesimo di secondo: Il criterio di qualifica si basa sullo scostamento del tempo effettivo da quello dichiarato.

Indici: la gara viene condotta sulla base dei limiti minimi di tempo (indici) prestabiliti per ogni classe.

I concorrenti si iscrivono nella classe che ritengono più consona alle proprie prestazioni. Il criterio di qualifica si basa sul tempo di reazione al semaforo.

Fasi eliminatorie e finale.

In gara ciascun conduttore deve ripetere il tempo dichiarato: chi anticipa fa Break Out e viene eliminato (se entrambi gli sfidanti fanno Break Out, viene eliminato chi ha registrato lo scarto maggiore).

Il ritardo rispetto all'ET è il dato che fa classifica.

In caso di medesimo ritardo rispetto all' E.T., discriminante è il tempo di reazione.

Quando in un incontro ad eliminazione diretta, prendono la partenza due conduttori che abbiano dichiarato un diverso ET, il segnale di partenza viene sfalsato della differenza tra gli ET dichiarati.

Al termine della fase eliminatoria, si passa alle fasi successive (sempre ad eliminazione diretta), nelle quali vengono messi a confronto il conduttore migliore con il peggiore della fase precedente e così via.

Classifiche finali.

La classifica finale viene stilata in ordine decrescente sulla base del numero di passaggi vinti.

In caso di ex aequo verrà utilizzato il tempo di reazione alla partenza.

Vengono classificate per prime le vetture che hanno disputato l'incontro finale, a seguire le vetture che hanno disputato le semifinali, poi quelle che hanno disputato i quarti di finale, e così via.

Quick Eight.

Al termine della gara, su richiesta dell'Organizzatore e con l'autorizzazione della S/Commissione Attività Sperimentali - che sarà subordinata ad una specifica e selezionata omologazione del tracciato prescelto -, può essere effettuata una gara di accelerazione pura (Head Up) tra le prime otto vetture della classifica assoluta.

Questa gara che si chiama Quick Eight (Q.8) vedrà 8 conduttori accoppiati secondo il criterio basato sul tempo ET: il primo con l'ultimo, il secondo con il penultimo, ecc.

Le eliminatorie verranno effettuate "testa a testa" senza handicap, né break out, pur mantenendo valide tutte le altre penalità.

Passa il turno chi per primo taglia il traguardo.

Indipendentemente dal tempo impiegato, il vincitore assoluto risulterà colui che avrà tagliato per primo il traguardo nella finale.

Per partecipare alla Q.8 la vettura dovrà trovarsi nella stessa configurazione delle verifiche tecniche ante-gara ed il pilota deve essere in possesso della licenza CSAI di conduttore almeno di categoria "D".

Il tempo di arrivo verrà rilevato al Millesimo di secondo.

Interruzione della gara.

Verrà considerata conclusa la gara qualora venga raggiunto almeno il completamento di tutte le fasi eliminatorie ed in questo caso verranno considerate valide le classifiche fin lì redatte.

Verrà considerata invece nulla la gara (e quindi da ripetere) qualora venga interrotta prima del completamento delle fasi eliminatorie.

Numeri di gara.

Deve essere aggiunta, al numero di gara, una sigla diversa corrispondente ad ogni diversa classe, dopo che sia stata definita la suddivisione delle classi.

Reclami/appelli.

Si applicano le norme del Regolamento Nazionale Sportivo.
Non sono però ammessi reclami di natura tecnica; pertanto non devono essere previsti né il "parco chiuso", né le verifiche post-gara.

Premi.

Devono essere previsti premi d'onore che vanno dichiarati dall'Organizzatore nel Regolamento Particolare di Gara.

RILEVAMENTO DEI TEMPI

Può essere utilizzato solo il semaforo chiamato "Christmas Tree" (Albero di Natale) prescritto dal regolamento FIA.

VETTURE E LICENZE AMMESSE

La CSAI, pur adottando il regolamento FIA integralmente, non ammette in Italia, visti i tracciati attualmente omologati, le vetture E.T. Advanced, Top Fuel, Funny Car e Pro-stock, vale a dire vetture aventi prestazioni tali da poter scendere al di sotto il limite degli 8,90 secondi sul quarto di miglio o di 5,70 secondi sull'ottavo di miglio.

Pertanto le categorie ammesse sono le seguenti: 8.3.1

E.T. SPORTSMAN

Sono vetture inserite nelle classi A3 ed A4.

Devono essere vetture strettamente stradali o stradali migliorate cioè con modifiche meccaniche ed estetiche poco influenti sulle prestazioni e devono essere regolarmente immatricolate.

Per queste vetture non vige l'obbligo di esibire il passaporto tecnico.

Carburante ammesso: quello previsto per la vettura circolante e risultante dal libretto di circolazione (Benzina, Gasolio, Metano, GPL).

E' assolutamente vietato l'uso del protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture coincide con quello che consente loro la normale circolazione.

N.B. : Tenendo conto del fatto che in tale raggruppamento corrono i piloti occasionali, e tenendo altresì conto del fatto che le ET Sportsman competono in gare "bracket" in cui il rispetto del tempo dichiarato è il fattore determinante ai fini della classifica, si mantiene la possibilità di ammettere alla partecipazione in questa categoria anche i piloti detentori della sola "tessera amatoriale", che può essere rilasciata sul campo di gara.

Abbigliamento del pilota: è obbligatorio il casco omologato FIA.

Sono proibiti tutti i tessuti sintetici pertanto vanno indossati abiti di cotone o lana, calzature e guanti in materiale estinguente (Cuoio, pelle); sono comunque consigliati gli accessori di abbigliamento in materiale ignifugo.

E.T. PRO

Sono vetture inserite nelle classi A1 ed A2.

Sono vetture turismo con evidenti modifiche al motore ed alla carrozzeria.

Per tali vetture è necessaria l'acquisizione del passaporto tecnico, debbono essere pilotate da conduttori aventi la licenza CSAI almeno di categoria D e possono usare il protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture è quello FIA per i gruppi N, A, GT o Dragster.

All'interno di questa categoria possono prendere parte anche delle vetture strettamente stradali, ma ugualmente caratterizzate da alte prestazioni (es: Ferrari F40, Audi RS4, Porsche, ecc.).

Per dette vetture nel passaporto tecnico verrà specificato che non è necessario il montaggio del roll-bar e dei sedili da corsa.

E.T. SUPER PRO

Vetture inserite nelle classi B1, B2 e B3.

Sono delle vetture appositamente preparate per le gare di accelerazione.

Per tali vetture è richiesto, oltre al passaporto tecnico ed alle misure di sicurezza previste dalla normativa FIA (ad esempio l'uso del paracadute in frenata per tutte le vetture che superano i 241,4 Km/h sul quarto di miglio).

Per i loro conduttori, è richiesta la licenza CSAI almeno di grado C Nazionale.

SUDDIVISIONE DELLE CLASSI

Categoria	Classe	1/8 di miglio	1/4 di miglio
-----------	--------	---------------	---------------

E.T. PRO	A/1	7,49 – 6,50	12,99 – 12,00
	A/2	8,49 – 7,50	13,99 – 13,00
E.T. SPORTSMAN	A/3	9,49 – 8,50	14,99 – 14,00
	A/4	> 9,50	> 15,00
E.T. SUPER PRO	B/1	5,70	8,90 sec. indice
	B/2	6.30	9,90 sec. indice
	B/3	6.95	10,90 sec. indice

PASSAPORTO TECNICO

La CSAI rilascia un passaporto tecnico specifico per le vetture che corrono nella specialità dell'accelerazione.

Pertanto, tali vetture non potranno partecipare a nessun'altra specialità di gara, salvo deroghe particolari da citare espressamente sui regolamenti particolari di gara.

Il passaporto tecnico sarà rilasciato alle vetture anche non omologate FIA con le modalità indicate alla lettera D) delle Norme e Regolamenti Diversi e limitatamente alle categorie per le quali il concorrente richiede l'inserimento, fermo restando che la vettura potrà partecipare anche nelle categorie più lente, ma mai in una più veloce.

Potrà essere utilizzato il modello di passaporto tecnico attualmente in vigore con la sola aggiunta del serbatoio di protossido di azoto tra i serbatoi dei carburanti, allegando al passaporto stesso una certificazione del costruttore o dell'installatore dell'impianto di protossido di azoto, dalla quale si evinca la conformità dell'impianto alle norme dettate per l'Italia dagli Organi competenti.

CARBURANTE AMMESSO

Sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, e – nelle categorie ove ciò è consentito - il propano, il metanolo, l'etanolo ed il gasohol (miscela di benzina e metanolo oppure di benzina ed etanolo).

E' vietato il nitrometano.

PROTOSSIDO DI AZOTO

Sono ammessi anche sui motori sovralimentati gli impianti che erogano il protossido di azoto, purché essi possiedano i requisiti qui sotto descritti.

Gli impianti di erogazione del protossido di azoto devono essere certificati come conformi alle Norme vigenti dalla Ditta costruttrice o dal suo Rappresentante nazionale - nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea – e devono essere descritti da uno schema con disegno "esplosivo" dell'impianto completo.

In conformità a tale schema, essi devono essere installati sul veicolo: ogni modifica dello schema di montaggio è vietata.

Sulle bombole deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) per gli impianti non italiani montati su vetture provenienti dall'estero guidate da piloti con licenza straniera; mentre per i prodotti nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione.

Si sottolinea il fatto che, secondo detta normativa, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione.

Le bombole devono essere montate in maniera sicura e stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o vincoli flessibili o fasce di giunzione, cioè ogni tipo di vincolo che non sia schematizzabile come "incastro perfetto").

Il percorso del gas deve essere interamente realizzato con giunti e tubature "per alta pressione" in maglia d'acciaio, di tipo – cioè - approvato dalla FIA per fluidi in pressione.

E' vietato qualsiasi sistema di riscaldamento delle bombole ad eccezione dei casi previsti dal Regolamento FIA.

Se le bombole di protossido di azoto sono situate nell'abitacolo, queste devono essere dotate di una valvola di sicurezza e l'abitacolo deve essere dotato di valvola di ventilazione con scarico all'esterno del veicolo.

TRACCIATI

Si applicano le norme di sicurezza dettate dalla FIA e dalla CSAI.

L'omologazione del tracciato è di tipo nazionale e viene effettuata da un tecnico incaricato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo.

A codesta, l'organizzatore deve fare richiesta almeno un mese prima della gara, inviando una planimetria dettagliata ed in scala almeno 1:1000, dove siano riportati tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa in vigore.

Qualora il tracciato fosse stato già omologato dalla S/Commissione, occorre allegare alla planimetria una autocertificazione dell'organizzatore, ove sia dichiarata la totale conformità del tracciato rispetto a quello a suo tempo omologato.

I tracciati delle gare di accelerazione sono rettilinei con larghezza costante pari ad almeno 14 metri (m. 4 per ciascuna corsia, m. 4 distanza minima tra le corsie, m. 1 banchina laterale minima) e lunghezza minima pari a 1/8 o 1/4 di miglio.

Devono essere previsti almeno 10 metri liberi da ogni ostacolo prima della linea di partenza e 120 o 250 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo, destinati questi ultimi alla decelerazione per le categorie A/2, A/3, A4 mentre per le altre categorie di vetture le distanze minime sono di 200 metri e 400 metri rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio; questi spazi devono possedere le stesse caratteristiche del tracciato di gara.

Per almeno ulteriori 50 metri al termine del tracciato di decelerazione, non sono ammessi ostacoli (muri e simili) ed è vietata la presenza di qualsiasi tipo di veicolo, ivi compreso lo stazionamento delle vetture che abbiano terminato la prova.

Sono ammesse pendenze longitudinali fino all'1%, trasversali fino al 2%.

Devono essere previste due corsie di rientro al paddock dal tracciato di gara, della larghezza minima di 2 metri ciascuna, possibilmente su asfalto, separate con barriere dal tracciato di gara (guard-rail, new-jersey o simili) ed esterne a quest'ultimo; ove questo non fosse possibile, il rientro può essere effettuato lungo lo stesso tracciato, previa la sospensione della gara per tutta la durata della fase di rientro, sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

MISURE DI SICUREZZA

SICUREZZA DELLE VETTURE E DEI PILOTI

Si applica l'Allegato 8 dell'Annuario FIA.

SICUREZZA DEL PUBBLICO

Il pubblico deve essere sempre tenuto a debita distanza dal tracciato di gara.

Va posizionato dietro la linea di partenza e, dopo tale linea, in aree transennate che - dalla partenza - divergono con andamento rettilineo per una lunghezza di almeno 200 metri, con un angolo di almeno 20° rispetto all'asse longitudinale del tracciato di gara.

Nel punto più vicino alla linea di partenza, la distanza del pubblico deve essere di almeno 20 metri dal margine esterno della banchina; nel punto più lontano dalla linea di partenza, la distanza deve essere di almeno 60 metri dal margine esterno della banchina.

Il pubblico non è in ogni caso ammesso nella parte eccedente i 200 metri del percorso di gara e nel tratto di decelerazione successivo al traguardo di arrivo.

Ove queste distanze fossero ritenute - in sede di omologazione - sufficienti a garantire la sicurezza del pubblico, non è richiesta l'installazione di barriere particolari di protezione.

SICUREZZA DEL PERSONALE ADDETTO

Gli Ufficiali di gara ed il personale di servizio sono ammessi entro gli spazi proibiti al pubblico, ma non devono stazionare fra la linea di partenza e gli 80 metri successivi alla linea di arrivo.

APPRESTAMENTI SANITARI

Si fa riferimento alla N.S. 6 dell'Annuario CSAI 2003.

ULTERIORI APPRESTAMENTI DI SICUREZZA OBBLIGATORI

E' obbligatoria la presenza di: 1 carro attrezzi 1 mezzo veloce antincendio gli apprestamenti antincendio sulla linea di partenza e su quella di arrivo devono essere predisposti in conformità con le disposizioni dell'art. 8 Appendice H Regolamento FIA.

Deve essere prevista un'area coperta ed attrezzata per la direzione gara, la segreteria e le verifiche sportive, nonché un'adeguata area per le verifiche tecniche ante-gara.

UFFICIALI DI GARA

Per la gestione delle gare di accelerazione è necessaria la presenza di:

un Direttore di Gara un Giudice Unico, scelto dal G.G.G. tra gli albi dei Commissari Sportivi

Nazionali

un Commissario Tecnico, scelto dal G.G.G. tra gli albi dei Commissari Tecnici Nazionali

un Verificatore Sportivo

un Verificatore Tecnico

una Segreteria di Manifestazione Cronometristi dell'Associazione provinciale F.I.Cr. (facoltativi)

REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

La S/Commissione Ricerca e Sviluppo della CSAI ha predisposto un Regolamento Particolare standard per le gare di accelerazione e curerà l'approvazione dello stesso. Eventuali modifiche proposte dall'Organizzatore a tale Regolamento standard possono essere approvate dalla S/C Ricerca e Sviluppo della CSAI, a suo insindacabile giudizio.

Gli Organizzatori interessati a tali manifestazioni dovranno fare richiesta del modello standard di Regolamento Particolare di Gara alla Segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo – Via Solforino 32 – 00185 Roma (tel. 06 – 44886227, fax 06 – 4940961) o scaricarlo dal sito web CSAI www.csai.org