



**AIDE**  
**Associazione Italiana Derive d'Epoca**

**Regolamento dei Tempi**  
**delle Derive d'Epoca, Classiche, *Spirit of tradition* e moderne**

Giugno 2009

## INTRODUZIONE

Il presente Regolamento è stato predisposto anche sulla base di esperienze ampiamente collaudate, quali la Certificazione ASDEC (cd. Abbuono ASDEC) ed anche prendendo spunto dal Regolamento di Stazza CIM-AIVE, con la finalità di contribuire a preservare e tramandare il patrimonio culturale storico, creando un riferimento per le barche a vela d'epoca che sia complementare alle Certificazioni esistenti quali ASDEC (scafi a vela ed a motore) ed ai Regolamenti quali CIM-AIVE (yachts a vela pontati e classi metriche) ed UNIVET-AVELA-Storie di barche (barche a vela tradizionale latina e non latina), oltre che sia tecnicamente valido ed allo stesso tempo di facile e rapida applicazione. AIDE si riserva la modifica del presente Regolamento in qualunque momento.

## DERIVA

Si denomina qui come **“Deriva”** una barca a vela aperta o parzialmente pontata, con opera viva dotata di appendice a lama fissa o mobile per contrastare lo scarroccio, costruita anche in serie.

Si distingueranno in base al progetto della barca, se esistente, tra le denominazioni:

- **“Deriva monotipo [nome del progetto]”**: Deriva con caratteristiche conformi ad un progetto con eventuale nome ed in grado di confrontarsi con altre derive dello stesso tipo senza necessità di ricorrere alla compensazione dei tempi;
- **“Deriva di Classe [nome della Classe]”**: Deriva appartenente ad una Classe ufficialmente riconosciuta in sede nazionale od internazionale, mai scelta ed utilizzata alle Olimpiadi, dotata di suo Certificato di Stazza di Classe, alla quale deve essere conforme, e di almeno un coefficiente di compensazione ufficialmente riconosciuto a livello nazionale od internazionale;
- **“Deriva di Classe olimpica [nome della Classe]”**: Deriva appartenente ad una Classe ufficialmente riconosciuta in sede nazionale od internazionale, scelta ed utilizzata ad almeno una Olimpiade, dotata di suo Certificato di Stazza di Classe, alla quale deve essere conforme, e di almeno un coefficiente di compensazione ufficialmente riconosciuto a livello nazionale od internazionale.

Si distingueranno inoltre in base alla data di costruzione ed ai materiali tra le denominazioni:

- **“Deriva d’epoca”**: Deriva in legno o derivati lignei, costruita antecedentemente alla prima replica in vetroresina; in assenza di tale evidenza, si assume simbolicamente la data del 1° Gennaio 1970;
- **“Deriva classica”**: Deriva in legno o derivati lignei, costruita in conformità ad un progetto di Deriva d’epoca e successivamente alla prima replica in vetroresina; in assenza di quest’ultima evidenza, si assume simbolicamente la data del 31 Dicembre 1969;
- **“Deriva *Spirit of tradition*”**: Deriva che non può rientrare nelle categorie “d’epoca” o “classica”, ma che anche con l’impiego di tecnologie e materiali moderni ha aspetto e stile riconducibili ad un progetto di Deriva d’epoca; può impiegare armamento ed appendici moderni;

- **“Deriva moderna”**: Deriva che non può rientrare nelle categorie “d’epoca”, “classica” o “Spirit of tradition”.

## TEMPO COMPENSATO (TC) E COEFFICIENTI DI COMPENSAZIONE

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di diverse Derive d’epoca, classiche e Spirit of tradition, escluse le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue:

$$TC = TR * CC / Classe * (1 + PA + PV) - AA$$

con :

TR = tempo reale

CC = coefficiente di correzione

Classe = coefficiente di compensazione tra Derive di Classe (RYA Portsmouth Yardstick, Rating dei Laghi o altro)

PA = parametro dell’attrezzatura

PV = parametro delle vele

AA = Abbuono ASDEC (vedere Allegato)

dove CC può essere un coefficiente tecnico e/o storico a seconda delle esigenze, Classe, PA, PV sono coefficienti tecnici ed AA è un abbuono storico.

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di Derive appartenenti ad una stessa Classe, escludendo le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue, non dovendo applicare il Coefficiente di compensazione tra Derive di Classe, in quanto unica:

$$TC = TR * CC * (1 + PA + PV) - AA$$

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di Derive appartenenti ad una stessa Classe, includendo le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue, rinunciando ad applicare le componenti relative alla storicità ed originalità, ovvero l’Abbuono ASDEC, e non dovendo applicare il Coefficiente di compensazione tra Derive di Classe, in quanto unica. La confrontabilità rimane solo sul piano tecnico all’interno di una stessa Classe:

$$TC = TR * CC * (1 + PA + PV)$$

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di tutte le Derive, ovvero includendo anche le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue, rinunciando ad applicare le componenti relative alla storicità ed originalità, ovvero l’Abbuono ASDEC, in quanto la confrontabilità rimane solo sul piano tecnico:

$$TC = TR * CC / Classe * (1 + PA + PV)$$

La determinazione dei parametri sopra elencati viene descritta a seguire.

## ABBUONO STORICO DI COMPENSAZIONE TRA DERIVE (Abbuono ASDEC)

Si calcola tramite le indicazioni della Certificazione ASDEC descritta in Allegato nella versione in vigore alla data di emanazione del presente Regolamento. Come stabilito da ASDEC, in base al punteggio ottenuto tramite l'applicazione dei Criteri ASDEC, si ottiene AA moltiplicando tale punteggio per 3 minuti secondi ogni ora di regata.

## COEFFICIENTE TECNICO DI COMPENSAZIONE TRA DERIVE DI CLASSE (Classe)

Se si tratta di confrontare Derive appartenenti a varie Classi e dotate di relativi Certificati di Stazza, è possibile utilizzare un metodo ufficiale di compensazione quale il RYA Portsmouth Yardstick o il Rating Laghi o altro riconosciuto quanto meno dai partecipanti all'evento in atto.

Se si tratta di deriva non appartenente ad una Classe, è necessario mantenere:

$$\text{Classe} = 1$$

ed in sostituzione definire idoneamente il coefficiente CC in modo sperimentale, oppure calcolare il Tempo compensato tramite l'applicazione delle formule di rating quali quelle in vigore per le Vele d'Epoca (AIVE).

## COEFFICIENTE DI CORREZIONE (CC)

Si imposta:

$$\text{CC} = 1$$

salvo che debba essere utilizzato (assieme ai parametri PA e PV) in vece del parametro Classe e/o sia necessario eccezionalmente adattare il compenso per rendere correttamente paragonabili le Derive nonostante gli altri parametri vengano ritenuti correttamente attribuiti.

## PARAMETRO TECNICO DELL'ATTREZZATURA (PA)

Il parametro, in analogia a quanto definito da AIVE, risulta dalla somma algebrica dei vari componenti, soggetti a modifica dopo sperimentazione:

- albero in lega	+0,08
- albero in fibre composite	+0,13
- boma in lega	+0,03
- boma in fibre composite	+0,04
- tangoni e altre aste in lega	+0,01
- tangoni e altre aste in fibre composite	+0,02

## PARAMETRO TECNICO DELLE VELE (PV)

Il parametro, in analogia a quanto definito da AIVE, è dato dalla somma dei parametri applicabili a seconda dei casi sotto elencati, soggetti a modifica dopo sperimentazione. La tabella non si applica tra Derive moderne quando sono riuniti in Classe separata in quanto aspetti già considerati nel coefficiente tecnico di compensazione (Classe).

Derive d'epoca	rande	vele di prua e da lasco
- vele in cotone	-0,02	-0,02
- vele in Dacron® e in Pentex® tessuto	0	0
- vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: Dacron® laminato, Mylar®, fibre composte del tipo <i>sandwich</i> , Spectra®, Vectran® e Dynema®	+0,08	+0,05
- vele costruite con o senza ferzi o che utilizzano fibre differenti da quelle sopra citate (per esempio Kevlar®, Twaron®, PBO o carbonio)	+0,1	+0,08
- tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo	+0,04	+0,03
- vele interamente steccate		NON AMMESSE
- assenza di vele da lasco o uso di una vela (del tipo <i>baloon</i> ) con punto di mura sul ponte a proravia dell'albero e punto di scotta su un buttafuori	-	-0,01
- uso di vele da lasco con punto di drizza più alto dell'originale	-	-0,03
Derive classiche e <i>Spirit of tradition</i>	rande	vele di prua e da lasco
- vele in Dacron® e in Pentex® tessuto	0	0
- vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: Dacron® laminato, Mylar®, fibre composte del tipo <i>sandwich</i> , Spectra®, Vectran® e Dynema®	+0,05	+0,05
- vele costruite con o senza ferzi o che utilizzano fibre differenti da quelle sopra citate (per esempio Kevlar®, Twaron®, PBO o carbonio)	+0,1	+0,1
- tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo		AMMESSI
- vele interamente steccate (Derive classiche)		NON AMMESSE
- vele interamente steccate (Derive <i>Spirit of tradition</i> )	+0,04	+0,03

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche si estendano per tutta la sua larghezza.

Per le Derive d'epoca sono tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo tutti quelli che non siano orizzontali, verticali o combinati lungo la bisettrice dell'angolo di bugna.

Inoltre, sono ammesse vele costruite con qualunque materiale innovativo per le quali sia possibile stabilire idonea penalità.

## DISCUSSIONE E ATTRIBUZIONE COMPENSO

La definizione del compenso per ogni imbarcazione avviene prima di ogni evento, in apposita riunione dei partecipanti proprietari delle stesse imbarcazioni che decidano di applicarlo, mediante votazione degli stessi per ogni barca partecipante. Le regole di maggioranza da applicare alla votazione sono di volta, in volta anticipatamente decise dagli stessi partecipanti. Non si accettano reclami in quanto ogni compenso è pienamente accettato dal relativo partecipante, il quale accetta senza riserve l'esito della votazione.

## PERCORSI E RESPONSABILITA'

La regolamentazione degli eventi quali i raduni ed i relativi percorsi non è oggetto di questo Regolamento che riguarda solo ed esclusivamente i compensi storici e tecnici da applicare ai tempi rilevati sui percorsi. Nessuna responsabilità derivante dall'applicazione del presente Regolamento è ascrivibile alla AIDE o ai suoi esponenti o associati.

## ALLEGATO 1

Criteri per la Certificazione ASDEC – Estratto per le derive

Documento a cura di - e soggetto ad - autorizzazione di ASDEC.

Fonte: sito Internet ASDEC.

## ALLEGATO 2

Scheda tipo di Stazza e Compenso

ALLEGATO 1

**CRITERI DI VALUTAZIONE PER IL  
CERTIFICATO ASDEC – Estratto per derive**

(Nota bene: verificare di volta in volta che venga utilizzata l'ultima versione fornita da ASDEC)

7 <b>DA COMPILARE A CURA DELL'ARMATORE (A – B – C – D – E)</b> <b>CRITERI DI VALUTAZIONE PER BARCA A VELA</b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria																						
<p><b>A1) ETA' - BARCHE D'EPOCA (punteggio massimo 30 punti)</b> - L'anzianità si trasforma in punti con il seguente diagramma: età/punti</p> <div data-bbox="365 730 938 1294" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>Dati del Diagramma et�/punti</caption> <thead> <tr> <th>PUNTI</th> <th>ANNI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>25</td></tr> <tr><td>2</td><td>27</td></tr> <tr><td>3</td><td>29</td></tr> <tr><td>4</td><td>32</td></tr> <tr><td>5</td><td>36</td></tr> <tr><td>6</td><td>41</td></tr> <tr><td>7</td><td>48</td></tr> <tr><td>8</td><td>58</td></tr> <tr><td>9</td><td>71</td></tr> <tr><td>10</td><td>100</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>ETA' ossia la differenza tra l'anno in corso e l'anno di costruzione</p>	PUNTI	ANNI	1	25	2	27	3	29	4	32	5	36	6	41	7	48	8	58	9	71	10	100	da zero a 10			
PUNTI	ANNI																									
1	25																									
2	27																									
3	29																									
4	32																									
5	36																									
6	41																									
7	48																									
8	58																									
9	71																									
10	100																									
<p>- MALUS PER BARCA D'EPOCA costruita per pi� del 50% IN MATERIALI SINTETICI <b>Si ricorda che in questo caso l'anno di costruzione deve essere anteriore al 31/12/1969</b></p>	meno 5																									
<p>- Se l'et� � documentata si moltiplica il punteggio per 2.</p>	(PER 2)																									
<p>- Se la barca, dalla sua costruzione, � stata sempre posseduta dalla stessa famiglia o dallo stesso armatore si aumenta il fattore di moltiplicazione. Pertanto si moltiplica il punteggio per 3 anzich� per 2 come il caso precedente.</p>	(PER 3)																									
<p>- Invece, se la barca � stata di propriet� dell'attuale armatore o della sua famiglia da una data posteriore all'anno di costruzione ma superiore ai 25 anni, si aggiunge un ulteriore punteggio d'et�, secondo il "diagramma et�/punti" di cui sopra, per gli anni in cui la barca � stata ininterrottamente di propriet�.</p>	da zero a 10																									
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>																										
<b>A2) ETA' - BARCHE CLASSICHE e Spirit of Tradition</b>	<b>ZERO</b>																									
<p><b>NB. Nelle successive voci B-C-D-E-F-G-H, i punteggi parziali minimi e massimi proposti sono solo indicativi. Se una o pi� caratteristiche delle imbarcazioni esaminate fossero talmente straordinarie da meritare un punteggio parziale pi� alto, i limiti indicati possono essere superati. Rimane comunque la regola che il punteggio massimo di ogni singola voce, non pu� essere superato.</b></p>																										

<b>B - ORIGINALITÀ E RESTAURO (punteggio massimo 15 punti)</b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria
<b><u>Barche a vela da regata</u></b>				
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4			
- COPERTA E INTERNI * Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o nelle vele da regata, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 2			
- ALBERO, TUGA E MANOVRE	da zero a 4			
- VELE	da zero a 4			
- MOTORE AUSILIARIO Se il motore non era previsto nel progetto iniziale e non è esistente viene comunque assegnato il punteggio massimo.	da zero a 1			
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>				
<b>BARCHE CLASSICHE e Spirit of Tradition</b> Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.				
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2	
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI				
<b>TOTALE</b>				
<b><u>Barche a vela da diporto</u></b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4			
- COPERTA E INTERNI * Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o nelle vele da regata, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 4			
- ALBERO, TUGA E MANOVRE	da zero a 3			
- VELE	da zero a 2			
- MOTORE AUSILIARIO Se il motore non era previsto nel progetto iniziale e non è esistente viene assegnato comunque il punteggio massimo.	da zero a 2			
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>				
<b>BARCHE CLASSICHE e Spirit of Tradition</b> Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.				
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2	
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI				
<b>TOTALE</b>				

<b>Barche a vela da lavoro</b>					
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4				
- COPERTA E INTERNI * Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o nelle vele da regata, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 4				
	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria	
- ALBERO, TUGA E MANOVRE	da zero a 3				
- VELE	da zero a 3				
- MOTORE AUSILIARIO Se il motore non era previsto nel progetto iniziale e non è esistente viene assegnato il punteggio massimo.	da zero a 1				
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>					
<b>BARCHE CLASSICHE e Spirit of Tradition</b> Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.					
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2		
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI					
<b>TOTALE</b>					
<b>C) - MANUTENZIONE (punteggio massimo 15 punti)</b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria	
<b>Barche a vela da regata</b>					
- VERNICI E PITTURE	da zero a 3				
- VELE / ALBERO E MANOVRE	da zero a 5				
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 3				
- INTERNI	da zero a 2				
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2				
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>					
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMETE IN MATERIALI SINTETICI	da zero a - 7				
<b>DA SOTTRARRE TOTALE</b>					

<b><u>Barche a vela da diporto</u></b>				
- VERNICI E PITTURE	da zero a 4			
- VELE / ALBERO E MANOVRE	da zero a 3			
- FERRAMENTA /ATTREZZATURA	da zero a 3			
- INTERNI	da zero a 3			
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2			
	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>				
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMETE IN MATERIALI SINTETICI	da zero a - 7			
<b>DA SOTTRARRE TOTALE</b>				
<b><u>Barche a vela da lavoro</u></b>				
- VERNICI E PITTURE	da zero a 3			
- VELE/ALBERO E MANOVRE	da zero a 4			
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 3			
- INTERNI	da zero a 3			
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2			
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>				
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMETE IN MATERIALI SINTETICI	da zero a - 7			
<b>DA SOTTRARRE TOTALE</b>				
<b>D) - DIMENSIONI E COMPLESSITA' (punteggio massimo 10 punti)</b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria
- Abbiamo ritenuto riferire il punteggio medio 5 ad un 5,5 SI. Un ketch di una ventina di metri avrà di conseguenza un punteggio intorno agli 8 punti mentre un dinghy 12' avrà 2 punti. Questa voce "dimensioni e complessità" ha influenza sulle voci manutenzione, originalità e restauro e patina d'uso.				
<b>PUNTI</b>				

<b>E) NAVIGABILITA' (punteggio massimo 5 punti)</b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria	Commenti della giuria
Il punteggio 5 sta ad indicare la capacità di effettuare tutti i tipi di navigazione previsti dal progetto o dall'ideatore dell'imbarcazione. Zero indica una completa inefficienza alla navigazione come ad esempio una barca esposta definitivamente in un museo e/o perennemente ormeggiata.				
<b>PUNTI</b>				
<b><u>DA COMPILARE A CURA DELLA GIURIA</u></b>				
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE: F - G - H</b> <b>NB. La somma dei punteggi assegnati da 3 certificatori viene divisa per 3 e arrotondata per eccesso o difetto (esempio 3,5 viene arrotondato a 4 e 3,4 viene arrotondato a 3).</b>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio	Commenti	
<b>F) IMPORTANZA STORICA (punteggio massimo 20 punti)</b>				
F1 - QUANTITÀ E QUALITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE	da zero a 5			
F2 - PRECEDENTI PROPRIETARI FAMOSI E/O NOTI	da zero a 2			
F3 - PARTECIPAZIONE ED EVENTUALI RISULTATI IN REGATE / RADUNI ecc.	da zero a 4			
F4 - IMPORTANZA DELLA SUA STORIA E RARITÀ	da zero a 4			
F5 - IMPORTANZA TECNICA CANTIERE E PROGETTISTA	da zero a 5			
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>				
<b>G) ESTETICA E DECORO (punteggio massimo 10 punti)</b>				
G1 - BELLEZZA DELL'IMBARCAZIONE NEL SUO INSIEME	da zero a 5			
G2 - BELLEZZA DEI PARTICOLARI	da zero a 5			
<b>SI SOMMANO I PUNTI</b>				
<b>H) PATINA D'USO (punteggio massimo 5 punti)PUNTI</b>	da zero a 5			
<b>PUNTI</b>				
<b>BARCA A VELA - RIASSUNTO:</b>				

NOME IMBARCAZIONE ..... ANNO DI COSTRUZIONE..... DATA DELLA CERTIFICAZIONE..... LUOGO DELLA CERTIFICAZIONE..... 1°CERTIFICATORE 2°CERTIFICATORE 3°CERTIFICATORE .....	Punteggio massimo teorico	Punteggio ottenuto	Commenti
A CURA DELL'ARMATORE			
A) <i>età</i>	30		
B) <i>originalità e restauro</i>	15		
C) <i>manutenzione</i>	15		
D) <i>dimensione e complessità</i>	10		
E) <i>navigabilità</i>	5		
A CURA DELLA GIURIA			
F) <i>importanza storica</i>	20		
G) <i>estetica e decoro</i>	10		
H) <i>patina d'uso</i>	5		
<b>TOTALE</b>	<b>110/110</b>	<b>...../110</b>	

## ALLEGATO 2

Scheda esempio di Stazza e Compenso dei Tempi

### Scheda di Stazza e Compenso

Denominazione:	<b>Deriva d'epoca di Classe olimpica</b>
Classe:	<b>Finn</b>
Numero velico:	<b>I - 000</b>
Nome:	<b>"Prova"</b>
Numero AIDE:	<b>00X</b>

Dati		Metodo di compenso	
TC (sec)	<b>3098</b>		
Classe	<b>1,069</b>	Finn	RYA Portsmouth Yardstick
CC	<b>1</b>	I - 000	
PA	<b>0,00</b>	I - 000	
PV	<b>0,00</b>	I - 000	
AA (sec)	<b>270</b>	I - 000	
punti ASDEC	<b>90</b>	I - 000	
TR (sec)	<b>3600</b>		