

TROFEO THUNDERVOLT-FMI 2020

REGOLAMENTO SPORTIVO

ART.1 DENOMINAZIONE DEL TROFEO

La FMI indice e istituisce il Trofeo Monomarca Thundervolt NK-E per l'anno sportivo 2020

1.1 - CLASSI AMMESSE

1.1.1 - Motocicli monomarca a trazione elettrica Thundervolt NK-E. Le specifiche tecniche dei motocicli sono riportate nel regolamento tecnico.

1.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

1.2.1 - Velocità, Velocità Elite, Velocità One Event, Licenza Fuoristrada con estensione Velocità.

1.2.2 - Le fasce di età sono: 14 anni compiuti

1.2.3 - I piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Trofeo acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Trofeo stesso.

Saranno possibili iscrizioni, gara per gara (wild card), limitatamente ai posti disponibili in relazione alla capienza dei vari circuiti.

1.3 - PROVE

1.3.1 - Le prove saranno CINQUE in abbinamento con il Campionato Italiano Minimoto. Ogni prova con doppia manche e tutte valide per il Trofeo; le classifiche finali saranno stilate prendendo in considerazione tutti i risultati, senza alcuno scarto.

1.3.2 - In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, un turno di prove cronometrate e due gare.

ART.2. - VALIDITÀ DEL TROFEO

2.1 - Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 prove. (Presente in griglia partenza)

2.2 - VINCITORE DEL TROFEO

2.2.1 - Per la stesura delle classifiche del Trofeo saranno presi in considerazione i punteggi ottenuti in tutte le gare disputate nelle quali il pilota si sia regolarmente classificato. In caso di parità a fine Trofeo sarà dichiarato vincitore il pilota che avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie quello che abbia ottenuto i migliori piazzamenti; ad ulteriore parità quello che abbia ottenuto il miglior risultato nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

2.3.2 - Saranno ammessi al Trofeo piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (FIM Europe) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.

ART.3. - CHILOMETRAGGI

3.1 - Le gare avranno luogo sulle seguenti distanze:

circuiti di sviluppo minimo pari a 500 m. (percorso gara da 8 Km. A 11 Km).

ART.4. AREA RICARICA

L'organizzatore dovrà individuare un'area all'interno dell'impianto da utilizzare per le operazioni di ricarica delle batterie dei partecipanti. Tale area dovrà essere idonea all'accesso dei mezzi con i generatori, accessibile a mezzi VVF, ed essere collegata con un percorso segnalato, il più breve possibile, con i box/paddock dei partecipanti. Il trasporto delle batterie è a carico e responsabilità dei partecipanti.

ART.5 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

5.1 - Il tempo massimo di qualificazione è pari al 120% del miglior tempo della classe.

- 5.2 - Saranno ammessi alla partenza i migliori piloti risultanti dalle prove ufficiali, il numero massimo sarà 12+1 (wild card fuori classifica).

ART.6. - MONTEPREMI

- 6.1 - Come previsto dal fornitore ufficiale Thundervolt.

ART.7 - GIURIA

- 7.1 Non prevista, qualsiasi riferimento sarà demandato alla giuria del Campionato Italiano Minimoto.

ART.8 - ISCRIZIONI E TASSE

- 8.1 Come previsto dal Promotore del Trofeo.

9 - NORMA GENERALE

- 9.1 - È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente (Regolamento Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.35 - Inosservanza delle disposizioni impartite dai CdG o dagli Addetti alle Manifestazioni - euro 150,00).
- 9.2 - Conformemente a quanto previsto per tutte le categorie del Campionato Italiano Minimoto, l'ingresso in pista con pneumatici con codice/punzonatura assente o non conforme è sanzionata con un'ammenda di euro 150,00 (Regolamento Velocità 2020 - Capitolo I - Art. 15.1.32).

TROFEO THUNDERVOLT-FMI 2020

REGOLAMENTO TECNICO

Fermo restando quanto stabilito nel RMM, nelle Norme Sportive vigente Regolamento Velocità e nelle Norme Sportive del presente Trofeo, i motocicli che partecipano al Trofeo monomarca Thundervolt (da ora in avanti Trofeo) devono essere conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento Tecnico.

Il Trofeo THUNDERVOLT-FMI è aperto ai motocicli Thundervolt NK-E / R distribuiti dal Fornitore Ufficiale del Trofeo (Thundervolt S.r.l.).

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS-MEL. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, e nel RTGS-MEL, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello come originariamente prodotto dal costruttore.

Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla FMI il materiale e/o la documentazione relativi ai motocicli omologati, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

Durante le verifiche tecniche i CT possono avvalersi del supporto del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale THUNDERVOLT S.R.L.

Il STS può avvalersi del Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motociclo o di un suo componente.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Alle operazioni preliminari (OP), ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. La punzonatura del motociclo è subordinata alla verifica delle sigillature apposte dal Fornitore Ufficiale, come specificato negli articoli a seguire.
- 1.2 - Gli unici motori ammessi al trofeo sono quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale del trofeo riconoscibili per mezzo di sigillatura apposta dal Fornitore Ufficiale stesso.
- 1.3 - Gli unici pacchi batteria ammessi al trofeo sono quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale del trofeo riconoscibili per mezzo di sigillatura apposta dal Fornitore Ufficiale stesso.
- 1.4 - Il motore ed il pacco batterie devono essere mantenuti originali, ossia così come consegnati dal Fornitore Ufficiale, con i sigilli integri e leggibili. Sui componenti interni del motore e del pacco batterie sigillati, ossia che non possano essere sostituiti senza rimuovere i sigilli, non è ammesso reclamo.
- 1.5 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore a Kg. 85.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaio è ammessa purché sia dello stesso colore del componente originale, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISELLA
 - 2.2.1 - Il telaietto reggisella deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto reggisella è ammessa purché sia dello stesso colore del componente originale, ma la sua lucidatura è vietata.

2.3 - TELAIETTO PORTASTRUMENTI

2.3.1 - Il telaietto portastrumenti deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto portastrumenti è ammessa purché sia dello stesso colore del componente originale, ma la sua lucidatura è vietata.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - La verniciatura del forcellone è ammessa purché sia dello stesso colore del componente originale, ma la sua lucidatura è vietata.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - La piastra di sterzo superiore, quella inferiore, ed il perno del canotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

2.5.2 - Il canotto di sterzo deve essere mantenuto nella sua posizione originale.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Il manubrio ed i comandi manuali (comando acceleratore, freno anteriore e posteriore e blocchetti elettrici) devono essere mantenuti originali.

2.6.2 - I manubri ed i comandi manuali possono essere riposizionati.

2.6.3 - I paramani sono liberi come marca e modello e colore nei limiti di quanto stabilito nel RTGS-MEL. L'utilizzo di una protezione del freno anteriore e posteriore è obbligatorio.

2.7 - PEDANE

2.7.1 - Le pedane poggiapiedi devono essere mantenute originali.

2.7.2 - È ammessa la sostituzione dei supporti pedane a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - GENERALITÀ

3.1.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni e dell'ammortizzatore di sterzo è vietato.

3.2 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la forcella deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.2.2 - La posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera.

3.2.3 - La posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K), il precarico delle molle principali, la quantità, il tipo e la densità dell'olio della forcella sono liberi. Valvole, pistoni e lamelle interne alla forcella sono liberi.

3.3 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.3.1 - È ammesso montare unicamente l'ammortizzatore di sterzo fornito dal produttore del motociclo in uso.

3.4 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.4.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la sospensione posteriore deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.4.2 - L'interasse dell'ammortizzatore, la posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K) ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi. Valvole, pistoni e lamelle interne all'ammortizzatore sono liberi.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

4.1.1 - I dischi freno, devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motociclo.

4.1.2 - Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

4.2 - PINZE FRENO

- 4.2.1 - Le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenute originali.

Nulla può essere aggiunto, rimosso, sostituito o modificato. Ad eccezione dell'olio del circuito idraulico, eventuali revisioni delle pinze freno devono essere effettuate con materiale originale.

- 4.2.2 - Le pastiglie dei freni sono libere.

4.3 - POMPE FRENO

- 4.3.1 - Le pompe dei freni (anteriore e posteriore), le relative tubazioni le leve di comando devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la sostituzione dell'olio del circuito idraulico.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Il cerchio ruota anteriore, i distanziali interni ed esterni ed il perno ruota devono essere mantenuti originali in ogni loro parte.
- 5.2 - Il cerchio ruota posteriore e le relative viti di fissaggio sul motore devono essere mantenuti originali in ogni loro parte.
- 5.3 - Le valvole, i cuscinetti, i parapolvere ed i pesi di bilanciamento, sono liberi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono monomarca quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo per il Trofeo. Fanno eccezione gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service, a condizione che marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo.
- 6.2 - Durante l'intera durata dell'evento è ammesso utilizzare un massimo di un set di pneumatici (1 anteriore e 1 posteriore)
- 6.3 - Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.
- 6.4 - Il codice dello pneumatico viene abbinato al nome del pilota per l'evento in corso. In caso di utilizzo di pneumatici acquistati durante un evento precedente, è responsabilità del pilota assicurarsi che il codice venga a lui associato per l'evento in corso. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile.
- 6.5 - Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro degli stessi e prima di ogni ingresso in pista. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici è del pilota.
- 6.6 - Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'infrazione degli obblighi dei piloti. I CT hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.
- 6.7 - In caso di assenza di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive del Trofeo.
- 6.8 - In caso di scambio di pneumatici già abbinati tra piloti anche se appartenenti al medesimo team o comunque l'utilizzo di pneumatici con codici diversi da quelli associati al pilota per l'evento, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive del Trofeo. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.

- 6.9 - In caso di manomissione di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive del Trofeo ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.10 - Al termine della sessione (turno di prova o gara), il pilota deve presentare al 1° CT un numero di pneumatici nuovi registrati a suo nome pari a quello degli pneumatici che gli sono stati contrassegnati come irregolari, affinché questi vengano eliminati dalla lista degli pneumatici a lui associata. Il pilota potrà proseguire la manifestazione con il/gli pneumatici contrassegnati dal CT (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo). La mancata consegna degli pneumatici nuovi viene equiparata ad una irregolarità tecnica. Nel caso di esclusione dalla manifestazione il presente articolo non viene applicato.
- 6.11 - Nel caso uno pneumatico già associato ad un pilota presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso, il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.
- 6.12 - L'uso dei generatori e termocoperte sulla griglia e nel paddock di partenza è vietato.
- 6.13 - Sostituire gli pneumatici sulla griglia di partenza è vietato.

ART. 7 - MOTORE

7.1 - GENERALITÀ MOTORE

- 7.1.1 - L'unico motore ammesso è quello equipaggiante in origine il motociclo, sigillato conformemente a quanto indicato nel presente regolamento. Nessuna modifica è consentita sul motore così come distribuito dal Fornitore Ufficiale.
- 7.1.2 - Salvo nei casi indicati negli articoli a seguire ogni pilota può utilizzare, nel corso di tutto l'evento, un unico motore. Il numero di sigillo e l'integrità della sigillatura sono verificate in sede di Operazioni Preliminari ed in qualunque momento della manifestazione a discrezione del 1° CT.
- 7.1.3 - Alle Operazioni Preliminari non sono ammessi motocicli privi del sigillo del motore o con sigilli rotti o manomessi. L'utilizzo in pista di motocicli con motori privi di sigilli o con sigilli rotti o manomessi è considerato una irregolarità tecnica.
- 7.1.4 - Nel caso di avaria o guasto del motore il Fornitore Ufficiale del Trofeo può richiederne la sostituzione al 1° C.T. La decisione finale sulla sostituzione del motore spetta al 1° C.T.
- 7.1.5 - Eventuali motori sostitutivi devono essere unicamente quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale del Trofeo riconoscibili dalla sigillatura apposta dal Fornitore Ufficiale stesso.
- 7.1.6 - La rimozione dei sigilli di un motore soggetto a rottura deve essere preventivamente autorizzata dal Fornitore Ufficiale del Trofeo.

ART. 8 - IMPIANTO ELETTRICO

8.1 - CABLAGGIO

- 8.1.1 - Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale, nessun taglio/modifica può essere effettuato, nessun connettore può essere sostituito o modificato.

8.2 - MOTOR CONTROLLER (INVERTER)

- 8.2.1 - Il Motor Controller (Inverter) deve essere mantenuto originale.

Le uniche modifiche consentite sul Motor Controller, inteso come hardware e software, sono quelle ammesse dal programma di calibrazione distribuito dal Fornitore Ufficiale del Trofeo, nei limiti di quanto indicato nei punti a seguire:

- a) Impostazioni dei parametri principali (Current parameter settings):

- In qualunque momento della manifestazione, la corrente continuativa (average current) non deve essere superiore a 120 A.
 - In qualunque momento della manifestazione, la massima corrente di fase (Maximum phase current) non deve essere superiore a 320 A.
- b) In qualunque momento della manifestazione, la gestione freno motore [EBS Rev-Charging Current (A)] non deve essere superiore a 65 A.

Le restanti impostazioni di calibrazione del Motor Controller sono libere nei limiti dei vincoli dell'utilizzo del programma di calibrazione distribuito dal Fornitore Ufficiale.

8.3 - STACCABATTERIE

- 8.3.1 - L'interruttore di separazione batterie (stacca batterie) deve essere mantenuto originale. Nessuna modifica può essere effettuata.
- 8.3.2 - Lo stacca batterie deve essere mantenuto nella posizione originale, la sua posizione deve essere evidenziata con la corretta simbologia di seguito riportata.



8.4 - INTERRUTTORE GENERALE DI SPEGNIMENTO

- 8.4.1 - L'interruttore generale di spegnimento posizionato sul manubrio, ed il suo cablaggio, devono essere mantenuti originali. È ammesso unicamente riposizionare l'interruttore generale di spegnimento a condizione che rimanga sul manubrio in una posizione facilmente accessibile.
- 8.4.2 - In serie all'interruttore sul manubrio è obbligatorio utilizzare un interruttore fissato al polso del pilota con funzionamento a strappo (Bracciale di Sicurezza), in modo che il motociclo rimanga privo di alimentazione in caso di caduta del pilota.

8.5 - COMANDO ACCELERATORE

- 8.5.1 - Il comando acceleratore, il relativo potenziometro ed i loro cablaggi devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è consentita. È ammesso unicamente riposizionare il comando dell'acceleratore sul manubrio.

8.6 - VOLTMETRO

- 8.6.1 - Il Voltmetro ed il relativo cablaggio devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è consentita.
- 8.6.2 - Il Voltmetro deve essere mantenuto nella posizione originale.

8.7 - BRACCIALE DI SICUREZZA

- 8.7.1 - Prima di attivare l'interruttore generale di spegnimento dell'impianto batterie, il pilota deve obbligatoriamente indossare correttamente il bracciale di sicurezza sul polso destro o sinistro.
- Il pilota non può entrare in pista senza aver indossato correttamente il suddetto bracciale.
- 8.7.2 - Il bracciale di sicurezza deve essere mantenuto originale, nessuna modifica è consentita ad eccezione del riposizionamento in funzione del corretto utilizzo del bracciale stesso.

8.8 - LUCE POSTERIORE

- 8.8.1 - In deroga a quanto stabilito dal RTGS-MEL, non vi è l'obbligo di montare la luce posteriore.

8.9 - PACCO BATTERIE

- 8.9.1 - Il pacco batteria equipaggiante il motociclo deve rimanere originale, nessuna modifica è ammessa.
- 8.9.2 - Il pacco batterie viene consegnato dal Fornitore Ufficiale del Trofeo dotato di sigillo identificativo.

- 8.9.3 - Salvo nei casi indicati negli articoli a seguire ogni pilota può utilizzare, nel corso di tutto l'evento, un unico pacco batterie. Il numero di sigillo e l'integrità della sigillatura sono verificate in sede di Operazioni Preliminari ed in qualunque momento della manifestazione a discrezione del 1° CT.
- 8.9.4 - Alle Operazioni Preliminari non sono ammessi motocicli privi del sigillo del pacco batterie o con sigilli rotti o manomessi. L'utilizzo in pista di motocicli con pacchi batteria privi di sigilli o con sigilli rotti o manomessi è considerato una irregolarità tecnica.
- 8.9.5 - Nel caso di avaria o guasto del pacco batterie il Fornitore Ufficiale del Trofeo può richiederne la sostituzione al 1° C.T. La decisione finale sulla sostituzione del pacco batterie spetta al 1° C.T.
- 8.9.6 - Eventuali pacchi batteria sostitutivi devono essere unicamente quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale del Trofeo riconoscibili dalla sigillatura apposta dal Fornitore Ufficiale stesso.
- 8.9.7 - La rimozione dei sigilli di un pacco batteria soggetto a rottura deve essere preventivamente autorizzata dal Fornitore Ufficiale del Trofeo.
- 8.10 - DISPOSITIVO AVVISATORE ACUSTICO INGRESSO PIT LANE
- 8.10.1 - In deroga a quanto stabilito dal RTGS-MEL, non vige l'obbligo dell'utilizzo di tale dispositivo.
- 8.11 - RICARICA BATTERIE
- 8.11.1 - Per motivi di sicurezza la ricarica delle batterie deve avvenire esclusivamente negli spazi dedicati alla ricarica predisposti dall'organizzatore dell'evento e contrassegnati dal cartello "Area di Ricarica". Le batterie devono essere smontate dal motociclo durante la fase di ricarica.
- 8.11.2 - La ricarica delle batterie deve avvenire rispettando i tempi e gli orari di ricarica indicati nel programma inserito nel Regolamento Particolare. Gli orari devono essere rispettati ed è vietato eseguire la ricarica al di fuori degli orari specificati nel RP.
- 8.11.3 - Il pilota o il suo incaricato deve recarsi nell'area di ricarica con il proprio motociclo. All'interno dell'area di ricarica il Pilota o suo incaricato deve smontare il pacco batterie dal motociclo e consegnarlo ai tecnici del Fornitore Ufficiale al fine di poter procedere alla ricarica dello stesso. Durante il tempo di ricarica il Pilota o suo incaricato deve allontanarsi con il motociclo dall'area di ricarica. A ricarica effettuata il rimontaggio del pacco batterie sul motociclo deve essere effettuato dal pilota o suo incaricato all'interno dell'area di ricarica.
- 8.11.4 - Il Fornitore Ufficiale del trofeo, in condizioni di temperature atmosferiche elevate, in accordo con il 1° CT, può consegnare un pacco batterie aggiuntivo ad ogni pilota, al fine di poter garantire tempi di ricarica più ampi. La decisione finale sull'eventuale sostituzione dei pacchi batterie aggiuntivi spetta al 1° C.T.
- 8.12 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO ED ACQUISIZIONE DATI
- 8.12.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, nessun componente elettrico o elettronico aggiuntivo (sensore, centralina, logger) può essere montato sul motociclo ad eccezione di quelli equipaggianti in origine il motociclo.
- 8.12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi (traguardi elettronici), è ammesso.
- 8.12.3 - È ammesso l'uso di cruscotti integrati con funzione di traguardo elettronico, geo-localizzazione e acquisizione dati. L'acquisizione dati deve limitarsi ai soli canali indicati nell'elenco a seguire:
- Tempo sul giro
 - Ore motore
 - Posizione e velocità (mediante segnale GPS).

Art. 9 - CARROZZERIA

9.1 - GENERALITA' CARROZZERIA

- 9.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e posteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali.

- 9.1.2 - I colori e le grafiche della carrozzeria devono essere mantenute originali. Loghi di sponsor e pilota possono essere apposti previa autorizzazione da parte del Fornitore Ufficiale.
- 9.1.3 - L'uso di componenti in fibra di carbonio è vietato.
- 9.2 - CARENATURA
- 9.2.1 - La carenatura deve essere mantenuta originale, è ammessa unicamente la riparazione a seguito di rotture, ferma restando la sicurezza del componente.
- 9.3 - SELLA
- 9.3.1 - La seduta della sella può essere modificata.
- 9.4 - TABELLE PORTA NUMERO E NUMERI DI GARA
- 9.4.1 - I colori delle tabelle e i numeri di gara devono essere quelli indicati di seguito:

Tabella	Numero
Bianca	Nero

- 9.4.2 - In deroga a quanto stabilito nel RTGS-MEL, i numeri di gara frontali e laterali devono avere rispettivamente un'altezza minima di mm. 120 e di mm. 90. La larghezza e lo spessore dei numeri, la distanza tra i numeri, la distanza dei numeri dal bordo della tabella devono essere tali da garantire la perfetta leggibilità quando il motociclo è in pista. In caso di contestazioni concernenti la leggibilità delle tabelle porta-numero, la decisione del CT è inappellabile.
- 9.5 - VASCA DI CONTENIMENTO
- 9.5.1 - In deroga a quanto stabilito dal RTGS-MEL non vige l'obbligo di utilizzo della vasca di contenimento.

ART. 10 - BULLONERIA, ELEMENTI DI FISSAGGIO E CUSCINETTI

- 10.1 - GENERALITÀ
- 10.1.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire, la bulloneria, gli elementi di fissaggio ed i cuscinetti sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS-MEL.
- 10.1.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio o alluminio e di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 10.1.3 - I cuscinetti devono avere le medesime caratteristiche tecniche di quelli originali. Sono vietati cuscinetti con riporti ceramici e/o gabbie in teflon.
- 10.2 - BULLONERIA MOTORE
- 10.2.1 - La bulloneria originale del motore non può essere sostituita.
- 10.2.2 - Ove richiesto è ammesso praticare fori per il passaggio dei fili di legatura, ma qualsiasi modifica tendente ad un alleggerimento è vietata.
- 10.2.3 - Ripristinare le filettature con l'uso di helicoil è ammesso.

APPROVATO CON DELIBERAZIONE D'URGENZA N. 355 DEL 09.07.2020

PUBBLICATO IL 09.07.2020