

FMI '16

Velocità



Velocità

REGOLAMENTO TECNICO SPORT 4T (RT2SP)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Sport 4T devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Il Campionato Sport 4T è aperto ai modelli di motociclo derivati dalla serie, con motore 4T per il quale il costruttore (o l'importatore per lui) abbia ottenuto dalla F.M.I. l'approvazione a partecipare alla classe in oggetto.

Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni dei modelli di motociclo che competono nella classe Sport 4T, è consentito sostituire alcuni componenti originali con altri facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo e/o effettuare modifiche conformemente a quanto indicato nelle fiches depositate dal costruttore (o dal distributore per lui) al momento dell'approvazione.

La F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari con il fine di ridurre o aumentare le prestazioni di una specifica tipologia o di uno specifico modello di motociclo.

A questo scopo potrà essere richiesto agli iscritti, in qualunque momento della manifestazione, di sottoporre il proprio motociclo ad una prova di potenza sul banco F.M.I. presente sui campi gara. Qualora richiesta, la prova di potenza è da considerarsi obbligatoria, il rifiuto di sottoporsi a tale prova è sanzionabile come "inosservanza degli obblighi dei piloti" conformemente a quanto stabilito dalle Norme Sportive Velocità.

Le variazioni regolamentari potranno interessare parametri (es. peso minimo, air-restrictor, regime massimo di rotazione motore, potenza massima ammessa, ecc.) o componenti specifici del motociclo.

La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta alla Commissione Sportiva Nazionale (C.S.N.), una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Sono ammessi al Campionato Sport 4T 2016 i seguenti motocicli:

- Kawasaki Ninja 300 R (EX 300 ADF) prodotti a partire dall'anno 2013.
- Honda CBR 500 R prodotti a partire dall'anno 2012.
- Yamaha YZF-R3 prodotti a partire dall'anno 2015.
- KTM RC 390 CUP prodotti a partire dall'anno 2015.

- 1.2 - Salvo quanto esplicitamente autorizzato dal presente regolamento e nelle fiches, i motocicli devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere come riportato di seguito:
- | | |
|------------------------|----------------|
| - Kawasaki Ninja 300 R | Kg 140. |
| - Honda CBR 500 R | Kg 150. |
| - Yamaha YZF-R3 | Kg 140. |
| - KTM RC390 CUP | Kg 136. |

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - Il telaio deve rimanere originale. Le uniche modifiche consentite sono la rimozione di componenti non strutturali eventualmente indicate nella fiches.
- 2.1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) punzonato a proprio nome. Lo stesso motociclo (telaio) non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.
- 2.1.3 - La sostituzione di un telaio assegnato a nome di un pilota è autorizzata solo in caso di gravi e provati problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzate dal 1° C.T.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro, eventualmente incluso nel kit specifico per il modello di motociclo.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

- 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti originale, può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro, eventualmente incluso nel kit specifico per il modello di motociclo.

2.4 - FORCELLONE

- 2.4.1 - Tranne per quanto autorizzato nel RTGS, il forcellone deve rimanere originale.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

- 2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere originali.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali (escluso la pompa freno anteriore) possono essere riposizionati e/o sostituiti.
- 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato rimanga come sul motociclo omologato. Non è consentito aggiungere un sistema "ride by wire" after-market o rimuovere un sistema "ride by wire" originale.
- 2.6.3 - Le leve di comando (freno e frizione) possono essere sostituite.

2.7 - PEDANE E COMANDI

- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere "invertito" o modificato.
- 2.7.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggiapiedi, è consentito.

ART. 3 - SOSPENSIONI**3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE**

- 3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere originale.
- 3.1.2 - Gli anelli para-polvere possono essere modificati sostituiti o rimossi, a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
- 3.1.3 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere la modifica della taratura dall'esterno.
- 3.1.4 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market purché conforme a quanto specificato nel RTGS.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore originale.
- 3.3.2 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone, devono rimanere originali.
- 3.3.3 - Se presente, il leveraggio della sospensione posteriore deve rimanere originale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE**4.1 - DISCHI FRENO**

- 4.1.1 - I dischi freno anteriori e posteriori devono rimanere originali.
- 4.1.2 - Non è permesso 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 rimanere originali.
- 4.2.2 - Il supporto della pinza freno posteriore può essere modificato per essere fissato al forcellone, a condizione che i punti di fissaggio della pinza rimangano come in origine.

- 4.2.3 - È consentito aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza per ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Ad eccezione delle leve freno, le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere originali.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma non rimossi.
- 4.3.3 - I tubi freno possono essere sostituiti.
- 4.4 - SISTEMA ABS
- 4.4.1 - Il sistema antibloccaggio (ABS) può essere usato solo se installato in origine sul modello omologato.
- 4.4.2 - In caso sia utilizzato, l'ABS deve essere mantenuto in ogni sua parte meccanica (leve freno escluse) ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato dal RTGS i cerchi ruota anteriori e posteriori devono rimanere originali.
- 5.2 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere originale.
- 5.3 - I perni ruota anteriori e posteriori possono essere sostituiti con altri realizzati nello stesso materiale e con un peso non inferiore agli originali come indicato nelle fiches.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.
- 6.2 - L'uso di pneumatici rain deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
- 6.3 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway uSe".
- 6.4 - A parziale deroga a quanto stabilito nel RTGS, si autorizza unicamente l'uso di pneumatici nelle misure indicate di seguito:

	Anteriore	Posteriore
- Kawasaki Ninja 300 R	110/70 e 120/70	140/70
- Honda CBR 500 R	110/70 e 120/70	160/60
- Yamaha YZF-R3	110/70 e 120/70	140/70
- KTM RC390 CUP	110/70 e 120/70	140/70

- 6.5 - Durante i turni di qualifica è consentito utilizzare un massimo di 3 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.6 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere originale.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

- 7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori può essere modificato o sostituito.
- 7.2.2 - L'aggiunta filtri carburante è consentita.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA D'INIEZIONE

- 8.1.1 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere originali.
- 8.1.2 - Gli iniettori devono rimanere originali, non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.3 - I corpi farfallati devono rimanere originali.
- 8.1.4 - Asportare la farfalla secondaria è consentito.
- 8.1.5 - I cornetti di aspirazione devono rimanere originali.
- 8.1.6 - Ogni ulteriore modifica al corpo farfallato, inclusa la lucidatura o il trattamento superficiale è vietata.

8.2 - RIDE BY WIRE

- 8.2.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

8.3 - SCATOLA FILTRO

- 8.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire la scatola filtro o l'air-box deve rimanere originale.
- 8.3.2 - È consentito modificare e/o rimuovere i condotti e le strozzature dei passaggi aria presenti all'interno ed all'esterno della scatola filtro.
- 8.3.3 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 8.3.4 - Il filtro aria può essere riposizionato, modificato o sostituito, ma non eliminato.

ART 9 - MOTORE**9.1 - GENERALITÀ**

9.1.1 - I motori utilizzati nella classe Sport 4T devono essere sigillati, conformemente a quanto previsto nel articolo 1.6 del RTGS.

9.1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motore sigillato a suo nome.

9.1.3 - Non esiste un limite sul numero di motori utilizzabili dal pilota durante l'evento o durante la stagione, la sigillatura del motore sostitutivo o l'apposizione di nuovi sigilli ad un motore aperto per un intervento di manutenzione ordinaria o straordinaria, è subordinata alla restituzione dei punzoni rimossi.

9.1.4 - I sigilli rimossi dentro o fuori dai campi gara devono essere resi obbligatoriamente al C.T. preposto durante le O.P. del primo evento successivo alla rimozione. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti e per tanto punita come specificato nelle Norme Sportive.

9.1.5 - I particolari del motore non specificatamente menzionati negli articoli a seguire devono rimanere originali.

9.1.6 - Salvo per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere originali.

9.2.3 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide valvola, le punterie, i paraoli, devono rimanere originali. È ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, incluso il riporto delle sedi valvola (riparazione in caso di rottura).

9.2.4 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole, devono rimanere originali.

9.2.5 - Il rapporto di compressione non può superare il valore massimo indicato di seguito:

- Kawasaki Ninja 300 R	13,0:1.
- CBR 500 R	11,5:1
- Yamaha YZF-R3	11,5:1
- KTM RC390	12,6:1

9.2.6 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, a condizione che il rapporto di compressione rimanga nei limiti fissati per il modello di motociclo in uso.

9.2.7 - Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere nella parte interna della camera di combustione.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme, ai rocchetti o agli ingranaggi di distribuzione è vietata.

9.3.2 - La fasatura degli alberi a camme può essere variata per quanto ammesso dalle asole eventualmente presenti in origine sui rocchetti o sugli ingranaggi di distribuzione.

9.3.3 - La catena di distribuzione deve rimanere originale.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - **È consentito alesare il cilindro al fine di montare i pistoni maggiorati indicati nelle fiches.**

9.4.2 - Sottoporre le pareti interne dei cilindri ad un trattamento superficiale è consentito, purché il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore.

9.4.3 - **È consentito alesare il piano superiore del cilindro, a condizione che il rapporto di compressione rimanga nei limiti fissati per il modello in uso.**

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, incluse lucidatura e alleggerimento, è vietata.

9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.

9.5.3 - È consentito sostituire i pistoni originali con quelli maggiorati indicati nelle fiches.

9.6 - BIELLE

9.6.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore deve rimanere originale, qualsiasi modifica inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Modificare la corsa del pistone, è vietato.

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere originali, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

9.8.2 - L'uso di pompe atte a ridurre la pressione interna ai carter motore è vietato, se non presente in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali pompe devono rimanere originali e non possono essere modificate.

9.8.3 - I coperchi laterali dei carter motore devono rimanere originali.

9.8.4 - Sostituire i cuscinetti del motore con altri di pari dimensione e tipologia è consentito. Il gioco radiale dei cuscinetti, il materiale e la tipologia della gabbia di contenimento delle sfere/rulli, sono liberi.

9.8.5 - Calettare boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore è consentito.

9.8.6 - In caso di rottura, è vietato riparare i carter motore mediante saldatura.

ART. 10 - TRASMISSIONE**10.1 - FRIZIONE**

10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il suo comando (meccanico) devono rimanere originali.

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - **Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.**

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - **La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.**

10.3.2 - **Il coperchio copri-pignone e la protezione copri-catena possono essere modificati o rimossi.**

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO**11.1 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - Il radiatore deve rimanere originale, **il tappo del radiatore è libero.**

11.1.2 - **È consentito rimuovere la ventola di raffreddamento assieme alle relative staffe di supporto ed ai suoi collegamenti elettrici.**

11.1.3 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.

11.1.4 - Il convogliatore d'aria fissato sotto la piastra di sterzo inferiore può essere aggiunto, modificato o sostituito.

11.1.5 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore per migliorare il raffreddamento.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - **È consentito rimuovere la valvola termostatica ed il vaso di espansione (assieme alla relativa tubazione).**

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI**

12.1.1 - Il cablaggio principale deve rimanere originale.

12.1.2 - **È consentito riposizionare, sostituire o rimuovere i comandi elettrici sul manubrio. È obbligatorio montare (o mantenere) un interruttore di spegnimento del motore, montato sul manubrio, conformemente a quanto stabilito dal RTGS.**

12.1.3 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire è vietato montare centraline e/o sensori non presenti in origine sul motociclo omologato.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

- 12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) può essere sostituita con altra, eventualmente inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 12.2.2 - La centralina originale può essere abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander e similari) eventualmente inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 12.2.3 - La centralina originale e quelle kit (di cui sopra), devono rimanere inalterate sia nell' "hardware" che nel "software", ad eccezione della modifica dei normali parametri di configurazione, permessa dai programmi di calibrazione forniti assieme ad esse.
- 12.2.4 - Variare la fase dell'accensione spostando il pick-up o il rotore rispetto alla loro posizione originale, è vietato.
- 12.2.5 - Il regime massimo di rotazione del motore non può essere superiore ai valori indicati di seguito:
- | | |
|------------------------|-----------------|
| - Kawasaki Ninja 300 R | 13'000 giri/min |
| - CBR 500 R | 10'500 giri/min |
| - Yamaha YZF-R3 | 13'000 giri/min |
| - KTM RC390 | 10'500 giri/min |
- 12.2.6 - Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore, incluso nella lista pubblicata sul sito www.federmoto.it.
- 12.2.7 - La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della ECU e/o del dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione del motore in dotazione al pilota, in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione di tali dispositivi sono equiparati ad una irregolarità tecnica.
- 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.3.1 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 12.3.2 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- 12.3.3 - Il sensore di temperatura acqua può essere rimosso o sostituito con altro anche abbinato ad un proprio display di lettura.
- 12.3.4 - È consentito riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché il loro fissaggio sia stabile e sicuro.
- 12.3.5 - Le staffe di supporto della batteria possono essere modificate o rimosse.
- 12.3.6 - Il cruscotto può essere sostituito con altro, eventualmente incluso come kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - È ammesso l'uso di sistemi per la visualizzazione del tempo sul giro.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore o alle bobine di accensione, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.

12.4.3 - L'uso di sistemi di acquisizione dati e/o di controllo di trazione di qualsiasi tipo non presenti in origine sul motociclo omologato, è vietato.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - La carena, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

13.1.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato.

13.1.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.

13.1.4 - Il colore e la grafica di carena, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

13.1.5 - I numeri di gara devono essere neri e le tabelle porta numero bianche.

13.2 - CARENA

13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.

13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine. La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.

13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

13.3 - PARAFANGHI

13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.

13.3.2 - Il parafango posteriore può essere modificato, sostituito o rimosso.

13.4 - SELLA

13.4.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

13.4.2 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico, inteso come tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio, è libero.

14.2 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito

unicamente come materiale costruttivo per i silenziatori e per le relative staffe di fissaggio.

14.3 - **Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A, il regime al quale viene effettuata la misura è:**

- Kawasaki Ninja 300 R	6500 giri/min.
- Honda CBR 500 R	5000 giri/min.
- Yamaha YZF-R3	7500 giri/min.
- KTM RC390	5500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.

15.2 - Salvo quanto autorizzato nell'articolo precedente, è vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.

ART. 16 - DEROGHE

16.1 - GENERALITÀ

16.1.1 - Negli articoli a seguire vengono ammesse alcune deroghe al presente regolamento, al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni dei diversi modelli di motociclo che competono nel Campionato Sport 4T 2016.

16.2 - **DEROGHE KAWASAKI NINJA 300 R**
SOSPENSIONI

16.2.1 - Il leveraggio originale può essere sostituito con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO FRENATE

16.2.2 - Il disco freno anteriore originale può essere sostituito quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

16.2.3 - È consentito modificare l'air-box come indicato nelle fiches.
MOTORE

16.2.4 - Eliminare il contralbero di bilanciamento è consentito.

16.2.5 - La modifica dei passaggi olio nel carter è consentita.

16.2.6 - Alleggerire e bilanciare l'albero motore entro i limiti specificati nella fiches è consentito.

TRASMISSIONE

16.2.7 - L'ingranaggio della sesta marcia può essere sostituito con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

16.2.8 - È consentito aggiungere il radiatore incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO ELETTRICO

16.2.9 - Il cablaggio principale può essere modificato o sostituito con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

16.3 - **DEROGHE KTM RC 390 CUP**

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

16.3.1 - È consentito aggiungere il radiatore incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO FRENANTE

16.3.2 - Il disco freno anteriore originale può essere sostituito con quello maggiorato incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso. È ammesso interporre dei distanziali tra la pinza del freno ed i piedini della forcella per permettere l'uso del disco kit.