



MITJET SERIES 2009

Reglamento técnico

Las MitJet Series 2009 se organizan para pilotos que participen con un MitJet suministrado exclusivamente por MitJet Motorsport, S.L. Coches de segunda mano o de otros dueños serán autorizados siempre que hayan sido suministrados por MitJet Motorsport S.L. y/o con su aprobación. También son autorizados para cualquier otro evento o competición en Europa siempre que cuenten con autorización escrita previa de MitJet Motorsport, S.L.

Una vez inscritos en el campeonato los pilotos y equipos deben aceptar y conocer perfectamente el presente reglamento.

Toda pieza montada como recambio deberá ser suministrada por el organizador.

Cualquier miembro de MitJet Motorsport, S.L. es considerado como organizador.

EL PARTICIPANTE ES EL RESPONSABLE DE LA CONFORMIDAD DE LAS PIEZAS MONTADAS EN SU VEHICULO, SIENDO SU OBLIGACION, ASEGURARSE DE SU CONFORMIDAD TECNICA ANTES DE UTILIZARLAS.

TODO LO QUE NO ESTA EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN ESTE REGLAMENTO TÉCNICO O EVENTUALES ANEXOS, ESTA PROHIBIDO, Y LOS ÚNICOS ELEMENTOS ORIGINALES QUE PODRÁN SER SUSTITUIDOS POR OTROS ESPECÍFICOS SON LOS MENCIONADOS EN EL MISMO, TENIENDO QUE SER EL RESTO DE LOS MATERIALES ORIGINALES.

El organizador se reserva el derecho a modificar, siempre en acuerdo y aprobación con la RFEDA, el presente reglamento deportivo y técnico mediante anexos.

ARTICULO 1

MOTOR

1.1. El motor será suministrado con un precintaje de origen que deberá conservarse intacto, desde la recepción del mismo, y hasta que sea entregado a para cualquier reparación o revisión.

1.2. No será autorizado a tomar la salida ningún vehículo que no tenga sus precintos en perfectas condiciones.

1.3. El motor y sus componentes no podrán ser modificados y/o manipulados en ningún caso. Cualquier revisión, reparación o manipulación del motor sólo podrá efectuarse por la organización.

1.4. En caso de avería se deberá enviar a la organización, quien lo reparara y precintara de nuevo, pagando el piloto el transporte del envío y el coste de la reparación.

1.5. Si durante el transcurso de un “meeting” los Comisarios Deportivos ordenaran una verificación de oficio de un motor, el concursante deberá permitir la verificación del motor y/o entregarlo en el momento de recibir notificación. Organizador entregará al concursante su motor en un plazo de 15 días, a partir de la verificación.

1.6. La relación de compresión nunca será superior a 11:1

1.7. El motor y su soporte inferior deben quedar dentro de las dimensiones de origen. Los soportes deben de ser los suministrados con el vehículo y está prohibida su modificación. La posición de montaje y ubicación deben de ser las de origen.

1.8. Todos los elementos internos del motor deberán ser de serie y los suministrados en un MitJet.

ARTICULO 2

ALIMENTACION

2.1. El sistema empleado será el original de serie que viene suministrado con el vehículo.

2.2. No se permite ninguna manipulación, pulido o aligerado en el sistema de admisión.

2.3. Todo el sistema de carburación original debe ser mantenido. Los carburadores deberán ser los de serie suministrados en el coche, es decir, de la marca MIKUNI con referencia BSR36.

2.4. El sistema de carburación debe ser el de serie suministrado por MitJet Motorsport pudiendo cambiar únicamente los chichlés y la posición de la aguja de serie. El resto debe mantenerse original.

2.5. Los filtros de aire serán los suministrados en el coche. Las entradas de aire adicionales para los carburadores no están permitidas. Ningún filtro de aire que dirija el flujo de aire a los carburadores está permitido. El filtro de aire no puede contener ni por dentro ni por fuera ningún apantallamiento de calor o deflectores de aire de ningún tipo. Ningún elemento dentro del filtro de aire está autorizado salvo el propio filtro. Los filtros de aire fabricados con fibra de vidrio o artesanales no están autorizados. Además se podrán utilizar filtros KN referencia RC 3510.

2.6. Todo el circuito de combustible tiene que ser del tipo "aeroquip". Sólo las bombas originales suministradas por el organizador están permitidas. El diámetro interior del tubo de combustible tiene que ser el mismo que el original suministrado con el vehículo. El circuito de combustible no puede estar atado o unido a ningún cable eléctrico. La bomba de gasolina tiene que ser la bomba estándar suministrada en el MitJet.

ARTICULO 3

ENCENDIDO

3.1. Las bujías NGK DPR 8 EA9 o la NGK DPR 9 EA9. Los cables de las bujías, así como las pipas, serán los suministrados por la organización.

3.2. El resto de los elementos que componen el encendido deben ser originales sin modificación alguna.

3.3. La modificación del sistema de carga del alternador no está permitida. Este tiene que estar cargando siempre por encima de los 12 voltios. Ningún interruptor para desconectar el alternador está permitido.

3.4. Sólo la batería de origen o una de las mismas dimensiones y peso está permitida. La batería siempre tiene que estar en su ubicación y montaje original. No se permite ninguna modificación adicional. Las baterías de motocicletas están prohibidas.

ARTICULO 4

CENTRALITA

4.1. Deberá estar precintada. En caso de avería deberá sustituirse por otra precintada suministrada por el organizador, que podrá recuperar y sortear todas las centralitas cuando lo estime oportuno.

4.2. El sistema de encendido y control de motor tiene que ser el original MitJet. La centralita debe mantenerse en la posición original que se suministra con el coche. Ésta podrá ser verificada o sustituida en cualquier momento de la competición por el Team Elías. La organización no se hace responsable de defectos en centralita suministrada si se realiza el cambio.

4.3. El limitador de revoluciones tiene que funcionar en todo momento y no puede pasar del valor fijado por la organización

4.4. El cableado puede ser modificado para facilitar las conexiones o el cambio de motor. Sólo se permite el montaje de fusibles en línea.

4.5. Todo cableado tiene que tener conexiones visibles, sin cajas de empalme. Las bobinas, cables de bobina y pipetas, tienen que ser de origen MitJet.

4.6. La bobina de origen debe mantenerse en su posición original.

4.7. No está permitido ningún sistema de avance de encendido que no sea original.

ARTICULO 5

SISTEMA DE REFRIGERACION

5.1 Se permite un radiador suministrado con el MitJet. Todos los elementos deben ser originales MitJet. o las suministradas por la organización.

5.2. Se autoriza la colocación de una red de protección para impactos delante del radiador de refrigeración.

5.3. Tuberías refrigeración del motor: Se permiten ambas tomas de refrigeración de los cilindros traseros. Además se permiten otras para refrigerar la parte delantera de los cilindros.

5.4. No se permite ninguna modificación en la carrocería, ni en las diferentes piezas de fibra que componen el vehículo, que no este validada por la organización, que será la que decida la forma, posición y la medida de las mismas.

5.5. No están permitido ningún tipo de aditivo en el aceite del motor, en la caja de cambios o en el diferencial.

5.6. Los radiadores de aceite deben ser refrigerados solamente por aire, no permitiéndose el hielo seco u otros sistemas. Todo sistema de refrigeración de aceite, incluyendo las tuberías, se tiene que montar en el vano motor. Ningún

componente del circuito de refrigeración puede ser montado en el interior del habitáculo del piloto o en la bandeja trasera o el compartimiento de combustible.

5.7. Con el fin de mejorar, el flujo de aire en la parte central de la culata, se permite recortar la pieza de chapa que tapa los conductos antipolución. Esta modificación se realizara sobre la misma pieza, cortando la parte central de la chapa y dejando únicamente la parte necesaria para la tapar el conducto como tal. Después de la modificación cada conducto tendrá un tapón independiente.

5.8. Se permite instalar el electroventilador suministrado por la organización referencia RM 14.

5.9. Medidas de la abertura frontal del capo delantero.

Las medidas de la abertura inferior del frontal del capo delantero, no deberán sobrepasar los límites de las indicadas en la figura 2, entendiéndose estas como “máximas”

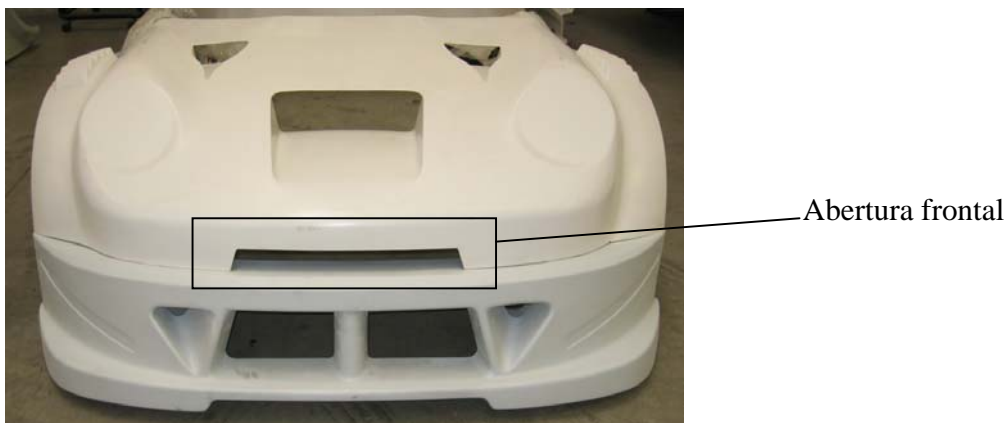


Figura 1.

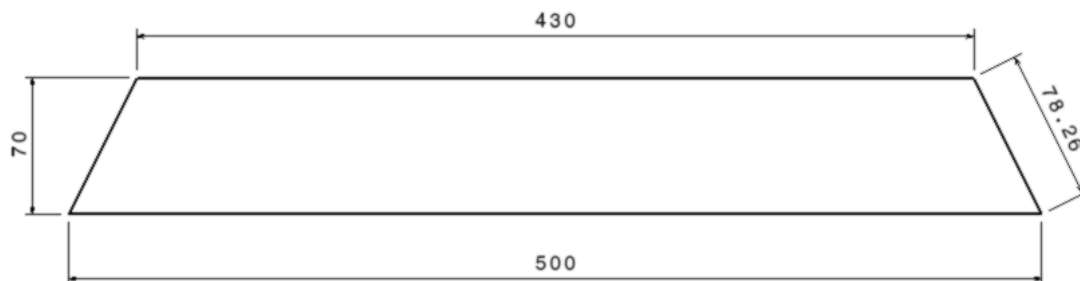


Figura 2. medidas maximas

La situación geométrica de esta abertura debe ser la original, tal y como muestra la figura 1.

5.10. Canalizador de aire frío hacia el radiador.

Se permite el aprovechamiento de toda la abertura del paragolpes destinada a la entrada de aire frío al radiador de aceite (figura 1),



Abertura entrada aire
frío al radiador.

Figura 1.

La conducción solo podrá cubrir el área de entrada central del paragolpes y la superficie de entrada de aire del radiador (ver foto) cualquier sistema que sobrepase por encima, debajo o lateralmente tanto en el paragolpes como en el radiador será no válida. Para su fabricación solo se permite la utilización de materiales compuestos (composites) y el material plástico que el coche utiliza de origen (panel celular), quedan prohibidos otros materiales que no sean estos. En caso de estar hecha en fibra (composites) el espesor no deberá ser mayor de 2mm.

5.11. Salida de aire caliente del radiador de aceite.

No se permite la canalización del aire caliente de salida del radiador de aceite con ningún tipo de tobera, pantalla, etc. Cualquier elemento montado para tal efecto será no valido.

5.12. Canal de entrada de aire frío a la culata.

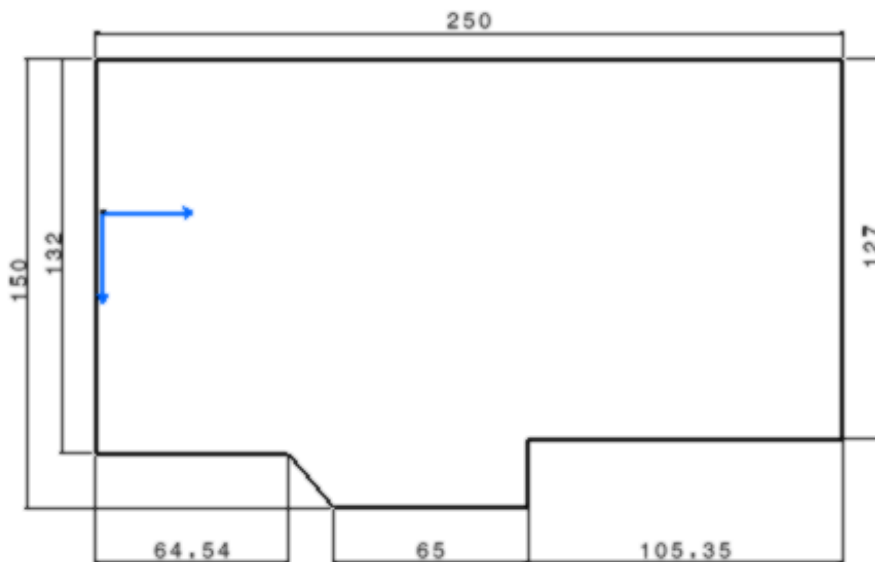
Se permite el cerramiento del hueco existente entre el interior del capo y la parte superior de la canalización de aire frío a la culata. Para ello solo se podrá utilizar la junta suministrada por la organización para este fin, siendo no valido, cualquier otro elemento aislante o sistema alternativo. El sistema de cierre va montado en la

solapa superior de la tobera de entrada y no será válido en ningún otro lugar ni para otra utilidad que no sea esta.

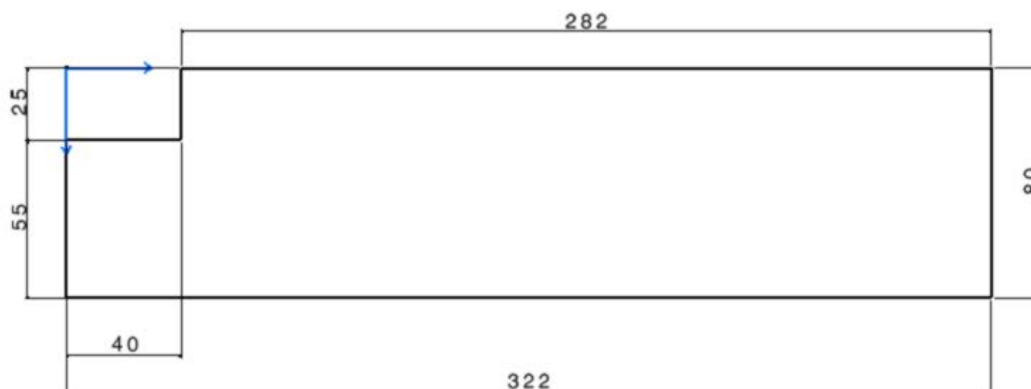
5.13. Conducción de aire del electroventilador.

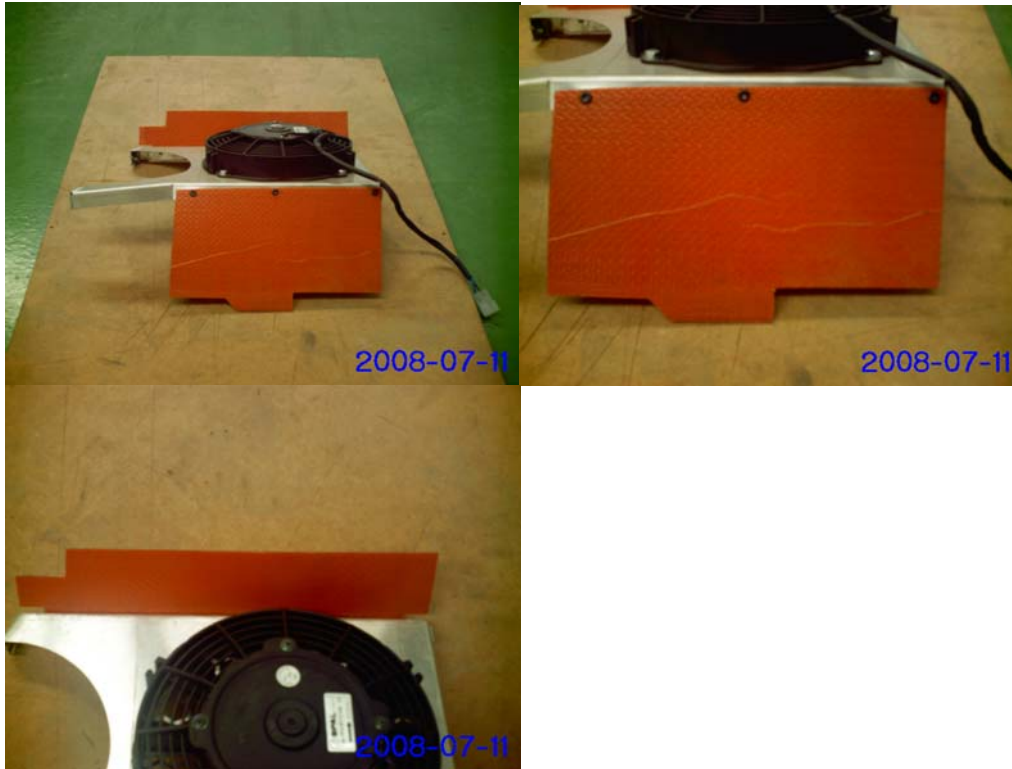
Se permite la orientación del aire del electroventilador mediante 2 chapas de fibra de vidrio o aluminio de espesor máximo 2mm y con las medidas y montaje como se indican a continuación.

pieza electro1



chapa electro 2





ARTICULO 6

ESCAPE

6.1. El colector de escape es específico que suministra la organización. No se permite ninguna manipulación, pulido o aligerado del colector de escape.

6.2. Todo el escape debe de ser el suministrado en el MitJet.

6.3. Está permitida la cinta térmica para recubrir los tubos.

ARTICULO 7

EMBRAGUE Y TRANSMISIÓN

7.1. El número de discos y guarniciones deben ser el mismo de serie que monta el MitJet y siempre suministrados por el organizador. No están permitidos los discos de material cerámico o diferente al original.

7.2. Los elementos elásticos del embrague (muelles de disco) deberán permanecer en su posición de montaje original. Estos podrán ser solapados a otro muelle similar y en su misma orientación.

7.3. El adaptador de eje de salida del motor debe ser el suministrado por el organizador. Los tornillos del adaptador del eje cardan pueden prepararse para ser taladrados para la instalación de alambre de seguridad, o sustituirse por otros de cabeza hexagonal. Está prohibido mecanizar el adaptador para ahorrar peso.

7.4. El eje propulsor, sus cardanes, el grosor del acero y la configuración tienen que mantenerse como de origen. El aligeramiento del eje propulsor está prohibido. Las cinchas para la sujeción del eje propulsor en caso de rotura están autorizadas.

7.5. Todos los sistemas electrónicos o computerizados de control tracción o patinaje de ruedas están prohibidos.

7.6. El único grupo trasero permitido es el suministrado por el organizador y tiene que ser fijo a 100 %. Ningún diferencial autoblocante, diferenciales de otro tipo, ejes de cambio rápido, flotantes, caseros, o de cualquier otro tipo están permitidos. Sólo están permitidos los rodamientos originales. No se pueden usar rodamientos de otro tipo. Ningún separador está permitido entre la placa de los frenos y los rodamientos. Tampoco se permite cualquier modificación en el diferencial que varíe la caída de las ruedas traseras.

7.7. La única relación de piñón y corona de diferencial autorizada es de la serie. Todos los piñones en uso deben ser los suministrados por el organizador. El uso de cualquier otra relación de cambio o grupo está prohibido.

7.8. El puente trasero debe ser el suministrado por el organizador.

7.9. Se permite instalar el embrague antirebote. Sólo está permitido el suministrado por la organización. Su referencia es 17403.

ARTICULO 8

CAJA DE CAMBIOS

8.2. El conjunto motor-cambio debe ser el original del MitJet.

8.3. Las relaciones de cambio deben ser estrictamente las de serie.

ARTICULO 9

SUSPENSION

9.1. Amortiguadores podrán ser verificados antes o después de la prueba.

9.2. Todos los elementos internos de los amortiguadores deben ser originales y no pueden ser modificados, así como el aceite.

9.3. En ambos ejes sólo se podrán utilizar los muelles montados de origen con el MitJet y suministrados por la organización. Estos muelles se podrán utilizar indistintamente en el eje delantero o en el trasero. Dichos muelles son:

Muelle-MitJet	Libras/pulgadas	Newton/mm.	Longitud en reposo mm.
Eibach 200-060-0030 (rojo)	171	30	200
Eibach 200-060-0060 (rojo)	342	60	200
Origen negro 350 (negro)	350	61,3	203
Origen negro 650 (negro)	650	113,83	203

9.4. Reglajes autorizados:

- **Alturas en el tren delantero y trasero:** La altura mínima, sin piloto a bordo, será de 90 mm entre el suelo y el chasis en toda la superficie del coche. Será medido en cualquier parte del fondo del vehículo. Los tornillos del tirador de grúa trasero no se considerarán.

- **Caídas tren delantero:** Se regulará dentro del margen que permite la rosca del trapecio superior e inferior y nunca podrá sobrepasar de -4 grados.

- **Avance tren delantero:** libre

- **Paralelismo tren delantero:** libre

- **Distancia entre ejes:** según artículo 12.4

9.5. En caso de que sea necesario sustituir algún elemento de los enumerados anteriormente, el suministro del mismo deberá realizarse a través de la organización.

ARTICULO 10

SISTEMA DE FRENADO

10.1. Todo el sistema de frenado deberá ser el de serie y deberá suministrarse por organizador.

10.2. Discos de freno: Referencia Peugeot 4246.A5 MitJet 9292.

10.3. Pastillas de freno: Marca Peugeot Ref. 4253.20 MitJet 9293. Además de estas, se permiten Ferodo FCP 1378 R en compuesto DS 3000. Estas serán provistas y marcadas por MitJet Motorsport.

10.4. Todo el sistema de tuberías deberán ser de serie.

10.5. Bomba de freno: Peugeot Bosch 254195.79 diámetro 22.2.

10.6. Repartidor de frenada: el suministrado con el coche por MitJet Motorsport.

10.7. Las pinzas de freno deberán ser las suministradas por la organización modelos P4400 K4 y P4400 K3.

10.8. Cualquiera de los componentes de frenos sujetos al eje trasero, o los bujes delanteros, tienen que quedar como de origen y dentro de las dimensiones, grosor del acero, localización y configuración suministrados por la organización.

10.9. El vehículo debe accionar los frenos en las cuatro ruedas y deben bloquear las mismas durante las verificaciones. El circuito de frenos deberá llevar montado el repartidor de frenado de origen o en su defecto el suministrado por la organización no se permite añadir ningún elemento al sistema que no sea original y esté suministrado por la organización.

10.10. No está autorizado cualquier tipo de conducto para refrigerar los frenos.

10.11. Quedan prohibidos los circuitos de freno de cobre o goma.

10.12. Las bombas de freno debe ser de origen, con las mismas dimensiones, ubicación y configuración que la suministrada por el organizador.

10.13. La bomba de freno debe mantenerse en el vano motor, en su ubicación original, por delante de la placa cortafuegos delantera.

10.14. En ningún caso el material de la pastilla y su ferodo podrán ser diferentes al suministrado por el organizador.

ARTICULO 11

CHASIS

11.1. Todos los vehículos y chasis que compitan en las MitJet Series 2008 tienen que estar producidos por FAM Automobils y adquiridos a través de MitJet Motorsport, S.L. y deben tener el número de chasis asignado a ese coche. El número de serie se encuentra en una placa sobre el chasis en el interior del habitáculo. Esta placa tiene que ser plenamente visible todo el tiempo y sin ser modificada de ninguna manera.

11.2. El propietario del coche debe acreditar la numeración del chasis y/o prueba de compra o certificado de MitJet Motorsport, S.L. que acredite y autorice el número de chasis.

11.3. Si el chasis tiene unos daños severos que aconsejen su sustitución, debe adquirirse uno a través de MitJet Motorsport, S.L.

11.4. En caso de daños, el cambio se puede hacer exclusivamente con piezas del organizador. El trabajo de soldadura tiene que ser realizado por un profesional homologado por industria y será verificado por la organización. Todos los puntos de sujeción deben de ser adquiridos a través de Organizador.

11.5. El habitáculo de piloto, las barras antivuelco, crucetas, etc, no se pueden reparar o sustituir si han sido dañados.

11.6. El comisario técnico tiene la facultad de excluir cualquier vehículo que no haya sido reparado correctamente.

11.1. Queda prohibida toda modificación o manipulación en el chasis de origen.

11.2. Todo vehículo que presente signos de refuerzos en las zonas de unión entre los elementos soldados y en cualquier otro lugar será considerado no conforme con el presente reglamento técnico.

11.3. Se tiene que utilizar como mínimo una tuerca de seguridad con todas las rótulas. Es recomendable un pasador o un clip en las rótulas de los bujes delanteros.

11.4. Sólo se puede utilizar el equivalente de origen o tornillos y tuercas de acero de grado superior.

11.5. Se pueden hacer taladros de un máximo de 3mm para situar alambres de seguridad. No están permitidas las modificaciones para ahorrar peso, estando prohibida la tornillería de aluminio, titanio u otro material ligero. Los tornillos que se suministran con tuercas autofrenantes deben de utilizarse con una tuerca completa.

11.6. Todos los trapecios y barras tienen que ser suministradas por Organizador, no permitiéndose en ellas ninguna modificación.

11.7. Los brazos de suspensión y la barra transversal trasera tienen que mantener las dimensiones de origen.

11.8. Los brazos superiores de suspensión tienen que ser el suministrado por Organizador y no puede ser modificado en ningún punto.

11.9. Los bujes delanteros y sus puntos de sujeción tienen que ser los de fábrica, con su dimensión, grosor, ubicación y configuración como los suministrados por el organizador. Los bujes o puntos de sujeción con daños deben ser reparados antes del comienzo de la siguiente carrera y con la aprobación de los comisarios técnicos. No están permitidos los refuerzos adicionales, incluyendo repaso de soldadura.

11.10. El aligeramiento de los componentes o chasis de origen por afeitado, rectificado, taladrado o perforado o cualquier otro método está prohibido. Cualquier otro componente utilizado aparte de los mencionados en el reglamento técnico como método de ahorro de peso está prohibido. Todos los componentes de aluminio, titanio y acero inoxidable no suministrados por la organización serán considerados no autorizados.

ARTICULO 12

DIMENSIONES

12.1. La anchura total del coche, tanto delantera como trasera no puede exceder de 1.700 mm y se medirá con un dispositivo por el que las ruedas tienen que entrar sin dificultad.

12.2. La caída máxima negativa de cualquier rueda delantera de un MitJet autorizado a entrenar o correr no puede ser superior a -4° .

12.4. Todo vehículo tiene que tener una distancia entre ejes de un máximo de 2.125 mm. con una tolerancia de ± 10 mm. La medida de la distancia entre ejes se realizará desde la rueda delantera a la trasera del mismo lado. Para tomar esta medición se utiliza un útil que permite tomar medida en el mismo punto de cada una de las llantas delantera y trasera del mismo lado ya sea el centro de ambas o los puntos anteriores o posteriores de las mismas. Para tomar esta medición se utiliza un útil

patrón con la medida máxima permitida y que estará a disposición de los participantes en todo momento.

12.5. Se prohíbe poner cualquier tipo de separador entre el buje y la llanta que aumente la anchura de vía, tanto en el eje delantero como en el trasero.

ARTICULO 13

LLANTAS

13.1. Las llantas autorizadas serán las específicas de MitJet 7' x 15' de chapa. Suministradas por MitJet Motorsport.

ARTICULO 14

NEUMATICOS

14.1. Los neumáticos autorizados serán los suministrados por el organizador Marca Michelin modelo Pilot Exalto II delanteros y traseros en medida 205/55 ZR 15.

14.2. Estos deberán contener el logotipo MitJet Series en sus laterales, así como la identificación realizada por la organización para su verificación.

14.3. Los neumáticos no pueden ser mojados, reblandecidos, rectificados, redibujados, recauchutados. Los calentadores y cualquier otro dispositivo para variar la temperatura de los neumáticos están prohibidos.

14.4 El número de neumáticos a utilizar es libre, pero siempre que se cambie un neumático deberá ser aprobado por la organización. Sólo se puede estrenar neumático en caso de pinchazo, fuerte plano o rotura del mismo, atendiendo siempre a una causa de seguridad que será a criterio de la organización. Se marcarán cuatro neumáticos por coche al comenzar la temporada. El participante deberá de comprobar que el estado de las marcas es perfectamente visible, si alguna marca se deteriorase deberá ser comunicado a la organización para proceder a su remarcaje.

14.5. En ningún caso un neumático tendrá menos de 1 mm de dibujo en su parte central a una presión de dos bares.

14.6. La verificación de los mismos se realizara durante el transcurso del meeting.



ARTICULO 15

CARROCERÍA

15.1. Queda prohibida toda modificación o manipulación de la carrocería y sus componentes.

15.2. Todos los componentes de carrocería deberán permanecer de origen sin posibilidad de cambio por otros de características diferentes.

15.3. No podrá quitarse del exterior del vehículo ningún accesorio original.

15.4. No podrá añadirse ningún tipo de accesorio exterior que no sea validado o suministrado por la organización

15.6. Queda prohibida la manipulación, modificación, cambio y/o sustitución de los soportes de los paragolpes.

15.7. Todo participante tiene que presentar un coche limpio y con sus componentes en funcionamiento. Los comisarios que así lo estimen podrán denegar la participación del vehículo en cuestión.

ARTICULO 16

HABITÁCULO

16.1. MitJet Motorsport, S.L. se reserva el derecho a colocar una cámara de video en o los vehículos que estime conveniente, cuya instalación será supervisada por los comisarios técnicos.

16.2. Cualquier manipulación de las cámaras una vez instaladas por personal de la organización en el interior del vehículo será sancionada.

16.3. Cualquier tipo de comunicación radiofónica de una o dos vías esta totalmente prohibida.

16.4. Los únicos relojes permitidos son los siguientes: revoluciones de motor, cronometraje, velocidad, presión y temperatura de aceite, revoluciones del motor, así como testigos de revoluciones de motor para cambiar de marcha y marcha insertada.

16.5. Está permitida la adquisición de datos.

16.6. Los circuitos de aceite para medir temperatura o presión deben de ser del tipo “aeroquip”.

ARTICULO 17

PESO

17.1. El peso mínimo del coche con piloto y todo su equipamiento en condiciones de carrera: (Coche, Casco y al menos 2 litros de gasolina) será de 650kg. El peso mínimo del coche sin piloto en condiciones de carrera será de 550 kg. En ambos casos se admite un margen de tolerancia de menos 2 kg.

17.2. En caso de que fuera necesario añadir peso al vehículo, el lastre debe ser suministrado por la organización, que será la encargada de indicar el lugar y la forma de fijación del mismo. Siendo esta la única forma válida para el montaje del lastre.

17.3. Toda placa de lastre debe ser perfectamente visible, con pintura fluorescente y marcada con el número del coche participante.

ARTICULO 18

CARBURANTE

18.1. Para participar en todos los entrenamientos oficiales y carreras finales es obligatoria la utilización de gasolina de uso comercial y estar de acuerdo con las especificaciones de Campeonatos y Trofeos de España.

18.2. No está permitido ningún aditivo de gasolina y está prohibido el almacenamiento de carburante a bordo del vehículo o en el exterior del mismo tendente a reducir la temperatura del carburante por debajo de la temperatura ambiente.

18.3. Sólo se podrá utilizar aire como comburente del carburante.

18.4. Para poder realizar el análisis de combustible todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 2 litros de gasolina a su entrada en el parque cerrado al final de los entrenamientos oficiales, y carreras.

18.5. De existir una cantidad menor se aplicaran las siguientes sanciones:

- Después de los entrenamientos oficiales implicara la anulación de los tiempos de entrenamientos.
- Después de las carreras supondrá la exclusión de la misma.

18.6. El análisis de gasolinas se realizara de acuerdo a las prescripciones de los campeonatos de España 2007 (Art. 11.5.J).

18.7. La organización se reserva el derecho a precintar cualquier elemento del sistema de combustible, o todo el conjunto según criterio de los comisarios Técnicos, con el fin de supervisar el combustible a utilizar.

ARTICULO 19

SEGURIDAD

19.1. El asiento del piloto será tipo Bacquet y estará siempre de acuerdo con lo estipulado en el artículo 253.16 del Anexo J 2006. El volante también se puede sustituir, siempre que mantenga el sistema extraíble.

19.2. Los tubos del arco antivuelco con los que el cuerpo o casco del piloto pueda contactar deben ser revestidos con material elástico homologado que evite el contacto directo con el metal.

19.3. Todos los vehículos participantes deberán ir equipados, de acuerdo con los siguientes accesorios de seguridad:

- Cinturón de seguridad tipo arnés, siguiendo las prescripciones del artículo 253.6 del Anexo J 2006.
- Cortacorrientes, cumpliendo lo indicado en el artículo 253.13 del Anexo J 2005.
- Extintor, siguiendo lo prescrito en el artículo 253.7 del Anexo J 2006

ARTICULO 20

VERIFICACIONES

20.1. NORMAS DE VERIFICACIONES:

20.1.1. Las verificaciones se efectuarán según se especifica en el Art. 11 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España 2009 que publica la RFEDA.

20.1.2. El sistema de identificación de cualquier pieza o elemento que forme parte integrante del vehículo será mediante comparación con piezas originales suministradas por organizador.

20.1.3. La verificación de piezas de los vehículos participantes en las MitJet Series 2009 podrán llegar a ser comparadas con piezas de suministro de recambios del organizador.

20.1.4. El desmontaje/montaje de las piezas mecánicas a verificar será efectuado por un mecánico designado por el participante. En caso contrario, será efectuado por el personal técnico de la organización, quedando éste exento de toda responsabilidad.

20.1.5. Las piezas que durante una verificación técnica, no fueran conformes, serán retenidas por los Comisarios Técnicos, no recibiendo el piloto otras compensaciones.

20.1.6. El concursante que no se someta a esta disposición será EXCLUIDO del meeting completo.

20.1.7. La organización se reserva el derecho de realizar cualquier tipo de verificación técnica durante una carrera o meeting. Esta verificación puede incluir el desmontaje y sustitución provisional del componente para su verificación por la organización. Cualquier verificación se realizará de manera que no afecte la participación del piloto o equipo en el meeting.

20.1.8. El comisario técnico puede exigir al piloto o concursante entregar su motor/caja de cambios, el coche completo, o sólo una pieza para desmontar, examinar o comprobar en un sitio y hora determinados por los comisarios técnicos.

20.1.9. La organización tiene la facultad de verificar los vehículos en cualquier momento de la temporada, si existe alguna irregularidad o incidente en algún meeting.

20.1.10. Los concursantes serán personalmente responsables de que los vehículos estén inscritos y de acuerdo con el reglamento técnico en cada meeting. Cualquier duda sobre la legalidad de cualquier elemento del vehículo debe ser comunicada por escrito a la organización como mínimo siete días hábiles antes del siguiente meeting para permitir la emisión de un juicio favorable o no sobre ese aspecto.

20.1.11. Se puede comprobar la potencia de cualquier coche por parte de la organización o quien ella designe. Esa prueba de potencia se realizará en un banco de potencia en el lugar que se determine.

20.2. VERIFICACIONES TÉCNICAS DESPUÉS DE LOS ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y LAS CARRERAS:

20.2.1. Se podrán efectuar:

a) En el propio circuito, con lo que las verificaciones comenzarán a continuación de finalizar el/los entrenamiento/s oficial/es o carrera.

b) En los locales de la organización. En este caso, los vehículos viajarán precintados y a cuenta del participante, quedando éstos en lugar reservado y cerrados bajo llave hasta el comienzo de las verificaciones.

20.3. VERIFICACION DEL VEHICULO

20.3.1. Los organizadores pueden reservarse el derecho antes o después de cualquier carrera del campeonato de elegir uno o más de los vehículos participantes para una verificación de oficio. a. De ser elegido un concursante, éste debe entregar el vehículo al control de la organización para que ésta pueda, sin ningún tipo de limitación, hacer todas las verificaciones que estime oportunas.

Los organizadores tienen la facultad de requerir el concurso de cualquier otro especialista de su elección para esa verificación y/o:

b. Examinar el coche en el circuito durante el tiempo necesario y tomar muestras de combustible y/o:

c. Retener el coche para un examen exhaustivo en un lugar elegido por la organización. Si se retiene el coche, éste estaría disponible para su recogida por el participante por lo menos varios días antes de la sesión de clasificación de la siguiente carrera, siempre que no se encuentre alguna irregularidad técnica y/o:

d. Precintar el coche y sus componentes de la manera que determine la organización y requerir al participante para que, a su cargo y mediante escrito, envíe el vehículo al lugar determinado por la organización en fecha, día y hora.

20.3.2. El desmontaje del motor o cualquier componente los realizará el concursante y/o mecánico o técnico designado por el propio siendo siempre supervisado por algún miembro de la organización.

20.3.3. Las piezas pueden ser precintadas hasta su examen y pueden ser:

a. Entregadas directamente a un técnico especialista si está presente en el circuito para su inspección en un momento determinado.

b. Retenidas por el comisario técnico para su inspección en un momento determinado.

c. Enviadas, con los gastos pagados por el piloto o concursante, a un técnico externo, con los precintos intactos, para su verificación.

20.3.4. El piloto o concursante tiene derecho a estar presente mientras los comisarios técnicos de la organización realizan la inspección.

20.3.5. Cualquier pieza declarada no conforme tiene que ser sustituida antes de la participación en las siguientes carreras. Los gastos correrán por cuenta del concursante.

20.4. PARQUE CERRADO

20.4.1. Después de las sesiones de entrenamientos oficiales y de la carrera, se realizará un procedimiento de parque cerrado que será el que designen los comisarios deportivos de la instalación en la que se celebre cada meeting.

20.4.2. Es obligación, ineludible, de cada piloto, informarse inmediatamente, al término de los entrenamientos oficiales o carrera, si su vehículo ha sido designado por los Comisarios Deportivos para ser verificado, en cuyo caso deberá contactar con los Comisarios Técnicos para realizar las verificaciones técnicas que correspondan.

20.4.3. Durante este período de tiempo, el concursante, o el piloto, o un representante por él designado, estará en la puerta de acceso al parque cerrado, con el objeto de ser fácilmente localizable por los Comisarios Técnicos, y así poder realizar las verificaciones técnicas previstas por los Comisarios Deportivos.

20.5. SANCIONES

20.5.1. Cualquier infracción al presente Reglamento Técnico podrá ser sancionada con la exclusión de la carrera.

20.5.2. Los pilotos que en la misma temporada hayan sido sancionados con la exclusión en dos ocasiones, en cualquiera de las carreras que componen las MitJet Series, no podrán seguir participando en las carreras que resten, en cualquier caso no le serán devueltos los derechos de inscripción.

20.5.3. MitJet Motorsport, S.L. tiene derecho a solicitar que los comisarios deportivos de la competición puedan excluir de una carrera, de un meeting o varios, a cualquier piloto o concursante que demuestre un comportamiento antideportivo.

20.5.4. La organización se reserva el derecho de poner etiquetas de identificación o marcaje sobre piezas de recambio para asegurar que estos recambios han sido adquiridos a través del organizador. Una vez que las piezas hayan sido marcadas, cualquiera de ellas sin identificación será considerada como ilegal.

20.5.5. La organización se reserva el derecho de admisión.

