



#rajdslaska

FUNDACJA
automobilistów



10. runda Mistrzostw FIA CEZ w Rajdach Historycznych 2022 / 4. runda Motul HRSMP 2022

Data:	09.09.2022	Czas:	11:00
Temat:	Decyzja Nr 1	Dok. Nr:	2.2
Od:	Zespołu Sędziów Sportowych	Stron:	3
Do:	Zawodnik 31. Rajdu Rzeszowskiego nr 116 KME – GAZMOT MOTORSPORT Załoga: Marcin MOCZARSKI / Krzysztof PAWLAK	Zał.:	-

Podczas MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego Zespół Sędziów Sportowych otrzymał raport Delegata Technicznego PZM (Dok. 6.2) z którego wynikało, że w trakcie Końcowego badania kontrolnego samochód nr 31 zgłoszony przez KME – GAZMOT MOTORSPORT został uznany za niezgodny z zał. J do MKS oraz homologacją nr 31 w odniesieniu do sposobu funkcjonowania układu paliwowego. Zespół Sędziów Sportowych ww. zawodów wezwał (Indywidualne wezwanie nr 2, Dok. 4.2) i przesłuchał przedstawiciela Zawodnika nr 116 - Marka Sudera oraz kierowcę - Marcina Moczarskiego, rozważył wszystkie kwestie i postanowił na podstawie art.11.9.3.w Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA 2022 o przekazaniu sprawy do Zespołu Sędziów Sportowych kolejnej rundy HRSMP, aby możliwe było podjęcie decyzji po dokonaniu dodatkowej weryfikacji zgromadzonego materiału dowodowego oraz obowiązujących przepisów technicznych. W związku z powyższym Zespół Sędziów Sportowych Rajdu Śląska wydał decyzję jak poniżej:

Fakt: Samochód Zawodnika nr 116 w trakcie Końcowego badania kontrolnego podczas MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego był niezgodny z art. 252 oraz 255 zał. J z 1985 r. oraz z homologacją FIA nr A-5269.

Wykroczenie: Naruszenia art. 10.3.3 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA 2022 oraz art. 252 i 255 zał. J z 1985 r. oraz art. 1.2.6 Zał. 3 (Regulamin Techniczny) do Regulaminu HRSMP.

Decyzja: **Dyskwalifikacja Zawodnika 116 KME – GAZMOT MOTORSPORT z MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego**

Uzasadnienie: Zespół Sędziów Sportowych MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego po przesłuchaniu Zawodnika i Kierowcy oraz po zapoznaniu się z raportem Delegata Technicznego PZM z Końcowego badania kontrolnego (i po Jego przesłuchaniu) zdecydował, że z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia szczegółowych badań technicznych podczas Końcowego badania kontrolnego, niemożliwe było jednoznacznie stwierdzenie czy zostały naruszone przepisy techniczne. Wydanie decyzji wymagało również wnikliwej i czasochłonnej analizy dokumentacji technicznej, w tym dokumentacji, której Zawodnik nie był w stanie okazać podczas przesłuchania oraz wszelkich obowiązujących w rajdach historycznych regulaminów. W związku z powyższym, wspomniany Zespół Sędziów Sportowych zwrócił się z prośbą do GKSS PZM o powołanie Zespołu Technicznego (dalej jako „ZT”), który dokona oceny materiału zebranego podczas Końcowego badania kontrolnego oraz ewentualnie wykona uzupełniające badania układu paliwowego samochodu nr 116.

W związku z powyższym, na podstawie art.11.9.3.w Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA 2022 została podjęta decyzja o przekazaniu sprawy do Zespołu Sędziów Sportowych kolejnej rundy HRSMP a w samochodzie Zawodnika nr 16, podczas Końcowego badania kontrolnego zostały założone plomby uniemożliwiające ingerencję w układ paliwowy.

W dniu 16.08.2022 r., Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM powołała trzy osobowy, niezależny ZT którego zadaniem była analiza dostępnej dokumentacji technicznej, regulaminów technicznych oraz innych dostępnych materiałów dotyczących samochodu załogi nr 116 rywalizującego podczas MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego. ZT

odbył spotkania w dniach 18.08.2022 r., 23.08.2022 r., 25.08.2022 r. oraz 30.08.2022 r. W uzgodnieniu z członkami ZT umożliwiono Zawodnikowi przesłanie dodatkowych wyjaśnień i materiałów technicznych z czego Zawodnik skorzystał w dniu 18.08.2022 r. W trakcie prac ZT dokonał wnikliwej analizy:

1. protokołu oraz dokumentacji zdjęciowej z Końcowego badania kontrolnego MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego;
2. procedury wydawania Narodowego Historycznego Paszportu Technicznego (NHTP), wraz mailem od Zawodnika do Zastępcy Delegata Technicznego HRSMP z dnia 24.06.2022 r., będącego podstawą do wpisu w NHTP nr 0023, dotyczącego zastosowania dodatkowego układu wtrysku paliwa w samochodzie Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 nr homologacji FIA A-5269;
3. wyjaśnień oraz dodatkowych dokumentów i informacji, przesłanych pocztą elektroniczną przez Zawodnika w dniu 18.08.2022 r.;
4. materiałów i informacji uzyskanych od Delegata Technicznego HRSMP oraz Zastępcy Delegata Technicznego HRSMP;
5. innych materiałów uzyskanych przez członków ZT w trakcie jego pracy.

W trakcie Końcowego badania kontrolnego podczas MARMA 31. Rajdzie Rzeszowskim kontroli podlegała poprawność działania układu wtryskowego samochodu nr 116, mając na uwadze przepisy Art. 255 Zał. J 1985 pkt 5.1.8 oraz homologację samochodu FIA A-5269 pkt 324 g, zdjęcie C, D, E, H jak również zapisy Regulaminu Technicznego HRSMP Zał. 3 Regulaminu HRSMP (Regulamin Techniczny HRSMP) i NHTP. W wyniku dokonanej kontroli podczas Końcowego badania kontrolnego stwierdzono, że: *„Oryginalny system wtryskowy jest niekompletny. Brak kłapy i dźwigni przepływomierza.”* oraz *„Brakujące elementy uniemożliwiają prawidłową pracę oryginalnego układu wtryskowego.”* Wynik Końcowego badania kontrolnego podczas MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego określony został jako negatywny.

ZT stwierdził w swojej opinii, że:

„Negatywny wynik Końcowego badania kontrolnego MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego był słuszny, a usunięcie tarczy spiętrzającej wraz z dźwignią wyklucza możliwość prawidłowego działania układu wtryskowego KE-Jetronic, w szczególności jako głównego układu wtryskowego silnika, będącego oryginalnym i homologowanym rozwiązaniem w Mercedes-Benz 190 E 2.3-16”.

Odnosząc się do zapisów punktu 5.1.8. Art. 255 Zał. J 1985, stwierdzono, że należy przede wszystkim brać pod uwagę pierwszy akapit tego punktu wskazujący, że: ***„Oryginalny system jak określono w formularzu homologacyjnym (tak jak K-Jetronic) musi zostać zachowany.”***

Omawiany art. zezwala wyłącznie na modyfikacje oryginalnego układu wtryskowego, nie zezwalając jednocześnie na jego wyłączenie **lub zamontowanie innego, tudzież dodatkowego układu wtrysku paliwa.**

Jednocześnie ZT po dokonaniu szczegółowej analizy oraz weryfikacji wiarygodności dowodów przedstawionych przez Zawodnika oraz innych materiałów uznał, że: ***„Zawodnik nie przedstawił wystarczających i wiarygodnych dowodów na stosowanie dodatkowego układu elektronicznego wtrysku paliwa w okresie startów samochodu (okres J1). W efekcie należy anulować NHTP nr 0023 oraz dokonać ponownej oceny wniosku, biorąc również pod uwagę ustalenia Zespołu”.***

W sekcji 4. (Szczegóły specyfikacji historycznej) NHTP samochodu, która jest ściśle związana z opiniowaną przez ZT sprawą znajduje się zapis, mówiący o dopuszczeniu do stosowania w omawianym samochodzie następujących elementów: *„Elektroniczny układ wtryskowy (Bosch MS 4 Sport), dodatkowy elektroniczny wtrysk paliwa”.*

Decyzja o zezwoleniu na stosowanie ww. elementów została wydana przez Delegata Technicznego HRSMP oraz jego Zastępcę na podstawie Regulaminu Technicznego HRSMP pkt. 1.a., 1.2.6.1, 1.2.6.3. Podstawą wydania decyzji był przedstawiony przez Zawodnika dowód w postaci wiadomości e-mail od „inżyniera Bosch Motorsport”, który miał potwierdzić stosowanie omawianego rozwiązania w tym okresie wiekowym (okres J1). Dowody przedstawione przez Zawodnika w mailu z dnia 24.06.2022 r. do Zastępcy Delegata Technicznego HRSMP, będącego podstawą do wpisu odnośnie dodatkowego, elektronicznego układu wtryskowego w NHTP są w opinii ZT nie wystarczające, aby zaakceptować rozwiązanie zaproponowane przez Zawodnika. Dodatkowo Zawodnik zadeklarował użycie elektronicznej jednostki sterującej Bosch MS 4 Sport i zdjęcia jednostki wyposażonej w naklejkę z taką nazwą, przesłał do Zastępcy Delegata Technicznego HRSMP jako dowód jej stosowania. Po analizie wyglądu jednostki sterującej zainstalowanej w samochodzie (na zdjęciu wykonanym podczas Końcowego badania kontrolnego MARMA 31. Rajdu Rzeszowskiego) ZT stwierdził, że nie jest to model Bosch MS 4 Sport i z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że jest to model Ecumaster EMU Classic. Nie został więc zachowany deklarowany producent jak i model elektronicznej jednostki sterującej ujętej w NHTP.

W związku z powyższym Zespół Sędziów Sportowych postanowił jak wyżej.

Przypomina się, że Zawodnicy mają prawo odwołać się od decyzji Zespołu Sędziów Sportowych, zgodnie z art. 15 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA i art. 9.1.1 przepisów sądowych i dyscyplinarnych FIA, w stosownych terminach.



Krzysztof Maciejewski
Sędzia Przewodniczący



Boris Kocergin
Sędzia ZSS



Marcin Fiejdasz
Sędzia ZSS

Decyzja przekazana oficjalnie wyznaczonemu przedstawicielowi Zawodnika:

Imię i nazwisko	<i>Sędzia Marek</i>	Data:	09.09.2022
Podpis	<i>Sędzia Marek</i>	Czas:	12:50

Opublikowany na Oficjalnej Tablicy Ogłoszeń Organizatora w dniu 09.09.2022, o godz. 12:50