

|                 |                             |                     |              |
|-----------------|-----------------------------|---------------------|--------------|
| <b>Datum:</b>   | <b>22. 10. 2026</b>         | <b>Čas:</b>         | <b>10:00</b> |
| Date:           |                             | Time:               |              |
| <b>Předmět:</b> | <b>Rozhodnutí SSK č. 7</b>  | <b>Dokument č.:</b> | <b>2.9</b>   |
| Subject:        | Stewards Decision No. 7     | Document No.:       |              |
| <b>Od:</b>      | <b>Sportovní komisaři</b>   | <b>Počet stran:</b> | <b>5</b>     |
| From:           | The Stewards                | Pages:              |              |
| <b>Komu:</b>    | <b>Soutěžící - st. č. 3</b> | <b>Přílohy:</b>     | <b>0</b>     |
| To:             | Competitor - St. No. 3      | Attachments:        |              |

Sbor sportovních komisařů 47. Rally Pačejov 2026 (dále jen „SSK“) obdržel zprávu hlavního technického komisaře o výsledcích rozboru paliv odebraných na soutěži, předvolal soutěžícího k ústnímu projednání, vyžádal si odborné stanovisko Vysoké školy chemicko-technologické v Praze, posoudil níže uvedenou záležitost a rozhodl takto:

**Startovní číslo:** 3

**Soutěžící:** Auto Podbabská Škoda Team, licence č. 26AT02091

**Posádka:** Dominik STRÍTESKÝ / Ondřej KRAJČA

**Čas kontroly:** 19. 9. 2026 v 16:15, přeskupení po RZ 6 (mezi časovými kontrolami 6A a 6B)

**Skutečnost:** Ve vzorcích paliva odebraných z vozu st. č. 3 byla naměřena hustota při 15 °C 786,4 kg/m<sup>3</sup> (první rozbor) a 786,5 kg/m<sup>3</sup> (kontrolní rozbor vzorku soutěžícího). Obě hodnoty jsou vyšší než akceptační limit 785,9 kg/m<sup>3</sup> určený podle čl. 266-B Přílohy J Mezinárodního sportovního řádu FIA (dále jen „MSŘ“) a normy ASTM D3244.

**Přestupek:** Předpokládané porušení čl. 9 kapitoly E (Technické předpisy) Národních sportovních řádů Autoklubu České republiky (dále jen „NSŘ“) a čl. 266-B.1 Přílohy J MSŘ.

**Rozhodnutí:** Porušení čl. 9 kapitoly E NSŘ a čl. 266-B.1 Přílohy J MSŘ nebylo prokázáno. Řízení ve věci podezření z porušení technických předpisů se tímto zastavuje. Klasifikace posádky st. č. 3 se nemění.

**Odůvodnění:**

#### 1. Předpis a akceptační limit

Podle čl. 9 kapitoly E NSŘ musí palivo vždy odpovídat čl. 266-B.1 (benzín), resp. čl. 266-B.2 (nafta) Přílohy J MSŘ. Podle čl. 266-B.1 Přílohy J MSŘ musí mít benzín hustotu při 15 °C v rozmezí 720,0 až 785,0 kg/m<sup>3</sup>, stanovenou metodou ISO 12185 nebo ASTM D4052. Podle čl. 266-B Přílohy J MSŘ se palivo přijímá nebo odmítá podle normy ASTM D3244 na hladině spolehlivosti 95 %.

Podle odborného stanoviska Vysoké školy chemicko-technologické v Praze, Ústavu udržitelných paliv a zelené chemie (dále jen „VŠCHT“), ze dne 21. 10. 2026, jehož autorem je doc. Ing. Pavel Šimáček, Ph.D. (dále jen „stanovisko VŠCHT“), se na automobilové benzíny vztahují údaje o přesnosti normy EN ISO 12185 pro skupinu „Crude oils and other petroleum products“, tj. reprodukovatelnost  $R = 1,5 \text{ kg/m}^3$ . Akceptační limit podle normy ASTM D3244 tedy činí  $785,0 + 0,594 \times R = 785,0 + 0,594 \times 1,5 = 785,9 \text{ kg/m}^3$ . Nejistota měření laboratoře se k akceptačnímu limitu nepřičítá.

Výsledky rozborů se proto porovnávají s akceptačním limitem 785,9 kg/m<sup>3</sup>. Dodatečnou toleranci 0,2 kg/m<sup>3</sup>, kterou při objednávce rozborů stanovila technická komise, předpisy nestanoví, a SSK ji proto neuplatňuje.

#### 2. Odběr a rozbor vzorků

Odběr provedl dne 19. 9. 2026 v 16:15 v přeskupení po RZ 6 hlavní technický komisař Roman Rejnart za přítomnosti zástupce soutěžícího. Palivo bylo čerpáno podávacím čerpadlem vozu pod tlakem přibližně 4 bary a přes odběrnou hadici s rychlospojkou, kterou poskytl soutěžící, plněno do tří hliníkových vzorkovnic o objemu 1 l. Plnění jedné vzorkovnice trvalo přibližně 60 sekund. Vzorkovnice byly uzavřeny a opatřeny

plombami č. 021581 (vzorek k rozboru), 021510 (rezervní vzorek) a 021582 (vzorek soutěžícího). Teplota paliva při odběru nebyla měřena a vzorkovnice ani vzorky nebyly chlazeny. Odběr proběhl podle postupu FIA pro odběr a rozbor paliva (FIA Fuel Sampling and Analysis Procedure) uvedeného ve FIA Technical List No. 2. Tento postup chlazení vzorků ani měření teploty paliva nepožaduje.

Rozbor vzorku č. 021581 provedla VŠCHT, laboratoř uvedená na seznamu laboratoří pro analýzu paliv uznaných FIA (FIA Technical List No. 2) i v čl. 9 kapitoly E NSŘ. VŠCHT vzorek převzala 21. 9. 2026, do zkoušky ho uchovávala v chladničce při 4 °C a hustotu stanovila 23. 9. 2026 jako průměr tří měření. Podle protokolu o analýze č. 2609-002 ze dne 1. 10. 2026 činila hustota 786,4 kg/m<sup>3</sup> a obsah kyslíku 3,70 % m/m.

Kontrolní rozbor vzorku č. 021582, který soutěžící předal technické komisi, provedla dne 5. 10. 2026 společnost SGS Czech Republic, s.r.o. Ta je rovněž uvedena ve FIA Technical List No. 2 i v čl. 9 kapitoly E NSŘ a je akreditována Českým institutem pro akreditaci podle ČSN EN ISO/IEC 17025:2018. Podle zkušební protokolu č. 2608026 ze dne 6. 10. 2026 činila hustota při 15 °C 786,5 kg/m<sup>3</sup> s rozšířenou nejistotou 0,2 kg/m<sup>3</sup> (k = 2).

Výsledky obou laboratoří se liší o 0,1 kg/m<sup>3</sup>, tedy výrazně méně, než je reprodukovatelnost metody 1,5 kg/m<sup>3</sup>. Soutěžící výsledky laboratorních rozborů nezpochybnuje a SSK nemá o správnosti měření pochybnosti. Pro rozhodnutí je tedy podstatné, zda analyzované vzorky spolehlivě odpovídají palivu, které bylo ve voze v době odběru.

### 3. Slyšení a námítky soutěžícího

V souladu s čl. 12.4.4 MSŘ a čl. 4.5.1.4 kapitoly C NSŘ byl soutěžící dne 8. 10. 2026 předvolán k ústnímu projednání. Slyšení se konalo dne 13. 10. 2026 v Praze v sídle Autoklubu České republiky. Za soutěžícího se dostavil Jaroslav Orsák, odpovědná osoba soutěžícího, spolu s Davidem Komárkem (KOMVET spol. s r.o.), dodavatelem paliva.

Soutěžící namítl zejména, že:

- a) odběr teplého paliva pod tlakem přibližně 4 bary podávacím čerpadlem je nepřipustný, protože se při něm odpařily lehčí složky benzínu a hustota vzorku vzrostla,
- b) vzorkovnice nebyly uzavřeny bezprostředně po naplnění,
- c) odběr nebyl proveden podle normy ISO pro odběr vzorků,
- d) podle čl. 13.2 normy EN ISO 12185 je přípustná odchylka výsledků různých laboratoří 1,5 kg/m<sup>3</sup>,
- e) zkouška druhého vzorku nebyla provedena v laboratoři podle výběru soutěžícího.

Soutěžící navrhl, aby SSK k výsledku stanovení hustoty nepřihlížel. Na podporu svých námitek předložil vyjádření Ing. Václava Louly (ČAPPO), vyjádření Ing. Miloše Auersvalda (SGS Czech Republic, s.r.o.) vypracované na objednávku soutěžícího, potvrzení výrobce vozu (Škoda Motorsport) o provozní teplotě paliva, certifikát šarže paliva T-P-RG-006-15\_2026\_023 (hustota při 15 °C 784,2 kg/m<sup>3</sup>) a zkušební protokol SGS č. 2608054 ze dne 12. 10. 2026 ke vzorku dodanému dodavatelem paliva (784,1 kg/m<sup>3</sup>).

Hlavní technický komisař Roman Rejnart uvedl, že vzorky byly odebrány podle postupu FIA, který chlazení nepožaduje. Vzorky byly podle něj uchovávány při stálé teplotě.

### 4. Odborné stanovisko Vysoké školy chemicko-technologické v Praze

Slyšení bylo odročeno, aby si SSK mohl k posouzení námitek soutěžícího vyžádat odborné stanovisko. Stanovisko zpracovala VŠCHT. Slyšení pokračovalo dne 22. 10. 2026 od 9:30 do 10:00 formou on-line jednání. Soutěžící při něm k věci nic dalšího neuvedl.

### 5. Srovnávací rozbor

Dne 15. 10. 2026 soutěžící požádal, aby byl zbytek vzorku č. 021582, uložený po kontrolním rozboru v laboratoři SGS Czech Republic, s.r.o., porovnán s palivem stejné šarže T-P-RG-006-15\_2026\_023 z originálně zapečetěného sudu. SSK s tímto postupem souhlasil. Původ referenčního vzorku ze

zapečetěného sudu osvědčil hlavní technický komisař Roman Rejnart. Rozbor objednal soutěžící. Provedla ho ve dnech 19. a 20. 10. 2026 společnost SGS Czech Republic, s.r.o. (zkušební protokoly č. 2608432 pro referenční palivo a č. 2608433 pro zbytek vzorku č. 021582) a výsledky vyhodnotil Ing. Miloš Auersvald.

Hustota při 15 °C činila u referenčního paliva 785,1 kg/m<sup>3</sup> a u zbytku vzorku č. 021582 786,5 kg/m<sup>3</sup>, tedy stejně jako při kontrolním rozboru dne 5. 10. 2026. Vzorek z vozu neobsahoval ve stanovitelném množství žádnou látku, která by nebyla přítomna v referenčním palivu, a koncentrace jednotlivých složek byly velmi podobné. Podle SGS lze proto oba vzorky považovat za původně identické. Vzorek z vozu však obsahoval nižší podíl nejtěkavějších složek, a to uhlovodíků C5, methanolu (2,18 % V/V oproti 2,29 % V/V) a MTBE (14,05 % V/V oproti 14,17 % V/V), a naopak vyšší podíl hůře těkavých uhlovodíků C7 až C9. SGS z toho vyvozuje, že hustota vzorku byla ovlivněna ztrátou těkavých podílů při odběru.

SSK přihlédl k tomu, že rozbor objednal soutěžící a výsledky vyhodnotil Ing. Auersvald, který pro soutěžícího zpracoval i dřívější vyjádření. Rozbory však provedla akreditovaná laboratoř uvedená ve FIA Technical List No. 2 i v čl. 9 kapitoly E NSŘ a původ referenčního paliva potvrdil hlavní technický komisař. Rozbor ukazuje, že vzorek z vozu neobsahuje ve stanovitelném množství žádnou látku, která by nebyla přítomna v palivu deklarované šarže, a že se od něj liší především nižším podílem těkavých složek, což odpovídá jeho vyšší hustotě. Nelze z něj však určit, zda k tomuto úbytku došlo při odběru, nebo již v nádrži během provozu vozu. Jeho výsledky jsou v souladu se stanoviskem VŠCHT, podle něhož použitý postup odběru hustotu vzorku zvýšil. Shodná hustota 786,5 kg/m<sup>3</sup> naměřená dne 5. 10. i 19. 10. 2026 zároveň ukazuje, že se hustota vzorku mezi oběma stanoveními nezměnila.

## 6. Posouzení námitek

K námitce d) (odchylka 1,5 kg/m<sup>3</sup>): Hodnota 1,5 kg/m<sup>3</sup> je reprodukovatelnost metody EN ISO 12185, tedy rozdíl mezi výsledky dvou laboratoří na stejném vzorku, který by měl být překročen nejvýše v jednom z dvaceti případů. Podle stanoviska VŠCHT ji nelze vykládat jako toleranci, o kterou smí výsledek překročit limit specifikace. Při posouzení shody podle normy ASTM D3244 se k limitu přičítá 0,9 kg/m<sup>3</sup> ( $0,594 \times R$ ), čemuž odpovídá akceptační limit 785,9 kg/m<sup>3</sup>. Ke stejnému limitu dospěl i Ing. Auersvald ve vyjádření předloženém soutěžícím a podle něj výsledek 786,5 kg/m<sup>3</sup> tento limit překračuje. Námitka není důvodná. Obě naměřené hodnoty akceptační limit překračují, a to o 0,5 až 0,6 kg/m<sup>3</sup>.

K námitce c) (odběr podle norem): Podle stanoviska VŠCHT obsahuje norma EN ISO 12185 k odběru vzorků jen doporučení a obecně odkazuje na normy ISO 3170 a ISO 3171, „pokud není ve specifikaci zboží uvedeno jinak“. Normy ISO 3170 a ISO 3171 ani normy ASTM D4057 a ASTM D4177, na které odkazuje ASTM D4052, odběr vzorku z nádrže automobilu neupravují a jejich striktní použití by bylo velmi obtížné. Postup FIA proto podle VŠCHT může být oním „jiným“ stanoveným postupem. SSK tedy nepovažuje odběr provedený podle postupu FIA za nepřipustný jen z toho důvodu, že nebyl proveden podle norem ISO 3170 nebo ISO 3171.

Stanovisko VŠCHT však zároveň uvádí, že všechny uvedené normy vyžadují v závislosti na povaze vzorku opatření proti ztrátě těkavých podílů, například chlazení vzorku nebo vzorkovnice, a že u benzínu jsou taková opatření „zcela relevantní“. Postup FIA podle VŠCHT „nemusí být vhodný, pokud výše uvedená opatření nejsou aplikována“. Totéž vyplývá z čl. 7 normy EN ISO 12185, podle něhož je třeba zvláště dbát na to, aby nedošlo ke ztrátě těkavých složek ze vzorku. Při odběru z vozu st. č. 3 žádné takové opatření přijato nebylo.

K námitce a) (odběr teplého paliva pod tlakem): Podle stanoviska VŠCHT se palivo při plnění vzorkovnice „zcela jistě odpařuje a může pěnít“ a teplota 50 °C může být vyšší než počáteční bod varu paliva. Samotný tlak 4 bary nemá na složení paliva významnější vliv, odpařování však může podpořit ohřev paliva v podávacím čerpadle a jeho expanze na atmosférický tlak. Při teplotě paliva 40 až 70 °C lze předpokládat zvýšení hustoty měřené při 15 °C „v řádu desetin až jednotek kg/m<sup>3</sup>“, a to tím větší, čím je teplota vyšší. Jde o odhad, protože experimentální data nejsou k dispozici. Podle potvrzení Škoda Motorsport dosahuje palivo ve voze Škoda Fabia RS Rally2 při soutěžním provozu teploty v průměru 40 °C a nejvýše 70 °C a teplota kolem 50 °C je technicky reálná. Teplota paliva ve voze st. č. 3 při odběru měřena nebyla.



K tvrzení Ing. Louly a Ing. Auersvalda, že příčinou vyšší hustoty je odběr teplého paliva, VŠCHT uvedla, že popisovaná příčina je „více než pravděpodobná“ a že těkává povaha benzínu a odběr vzorku při vysoké teplotě „zcela jistě způsobily odpaření lehčích podílů a zvýšení hustoty“. Tento závěr by se podle VŠCHT nezměnil ani při postupu odběru, jak ho popsala technická komise.

K námitce b) (doba uzavření vzorkovnic): Podle stanoviska VŠCHT může ke zvýšení hustoty dojít již při samotném plnění trvajícím přibližně 60 sekund. Případný další časový odstup uzavření vzorkovnic může vést k dalšímu zvýšení hustoty.

Převoz, skladování a rozbor: Podle stanoviska VŠCHT je změna složení vzorku po ochlazení dobře uzavřené a správně naplněné vzorkovnice zanedbatelná a při dokonalé těsnosti nelze až do otevření vzorkovnice žádné změny předpokládat. Při rozboru ve VŠCHT nebyly pozorovány žádné neobvyklé jevy. SSK proto nepovažuje převoz, skladování ani samotný rozbor za příčinu vyšší hustoty.

Další možné příčiny zvýšení hustoty: VŠCHT uvedla, že hustotu paliva mohl zvýšit i samotný provoz vozu (vysoká teplota paliva v nádrži, jeho intenzivní míchání, zvětšující se parní prostor a odvětrávání benzínových par) a že nelze vyloučit ani smísení se zbytky předchozího paliva v nádrži. Srovnávací rozbor (kapitola 5) však nepodporuje vysvětlení, že by ve voze bylo jiné palivo nebo palivo s příměsí cizích látek. Změny paliva ve voze během soutěže jdou k tíži soutěžícího, protože předpis se vztahuje na palivo ve voze. VŠCHT však podíl provozu vozu a podíl odběru nevyšetřila a uvedla, že k tomu nejsou k dispozici potřebná data.

## 7. Závěr

Obě naměřené hodnoty překračují akceptační limit  $785,9 \text{ kg/m}^3$  o  $0,5$  až  $0,6 \text{ kg/m}^3$ . Podle stanoviska VŠCHT však mohl samotný postup odběru zvýšit hustotu vzorku o desetiny až jednotky  $\text{kg/m}^3$ . Palivo bylo odebíráno nechladené, při teplotě, která nebyla měřena a mohla dosahovat  $40$  až  $70^\circ\text{C}$ , do nechlazených vzorkovnic. Podle VŠCHT odběr horkého paliva „zcela jistě“ způsobil odpaření lehčích podílů a zvýšení hustoty. Velikost tohoto zvýšení u vzorku z vozu st. č. 3 však stanovit nelze, protože teplota paliva při odběru nebyla měřena a experimentální data nejsou k dispozici. Zjištěné překročení akceptačního limitu přitom spadá do rozsahu, který VŠCHT pro možný vliv odběru odhaduje. Tomu odpovídá i srovnávací rozbor: palivo stejné šarže ze zapečetěného sudu mělo hustotu  $785,1 \text{ kg/m}^3$ , tedy nižší než akceptační limit, a vzorek z vozu se od něj lišil především nižším podílem těkávkých složek.

SSK proto nemůže vyloučit, že palivo ve voze st. č. 3 v době odběru požadavku na hustotu vyhovovalo a že k překročení akceptačního limitu došlo až při odběru vzorku. Stav věci v této části nebyl spolehlivě zjištěn (čl. 5.1.3 kapitoly C NSŘ) a SSK není ve smyslu čl. 11.7.3 MSŘ dostatečně přesvědčen, že palivo použité ve voze st. č. 3 nevyhovovalo čl. 266-B.1 Přílohy J MSŘ. Čl. 11.7.3 MSŘ nevyžaduje prokázání porušení nade vší pochybnost, vyžaduje však, aby o něm byli sportovní komisaři dostatečně přesvědčeni. Za popsanych okolností tomu tak není.

Vzhledem k tomuto závěru se SSK námitkou e) ani návrhem, aby k výsledku stanovení hustoty nepřihlížel, dále nezabýval.

**Poučení:** Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání k Národnímu odvolacímu soudu AČR v souladu s čl. 15.4 MSŘ a čl. 5.3 kapitoly C NSŘ. Rozhodnutí je vydáváno po skončení soutěže, kdy dodržení jednohodinové lhůty podle čl. 15.4.2.a MSŘ nelze objektivně zajistit. SSK proto podle čl. 15.4.2.b MSŘ stanoví lhůtu k písemnému oznámení úmyslu podat odvolání sportovním komisařům v délce 24 hodin od zveřejnění tohoto rozhodnutí. Úmysl podat odvolání lze sportovním komisařům oznámit na e-mailovou adresu kopecky@autoklub.cz. Neoznámí-li soutěžící úmysl podat odvolání písemně v této lhůtě, je odvolání nepřipustné (čl. 15.4.2.c MSŘ). Odvolání se podává písemně u AS AČR do 96 hodin od oznámení úmyslu podat odvolání sportovním komisařům (čl. 15.4.3 MSŘ) a musí být podepsáno odvolatelem nebo jeho zmocněným zástupcem. Odvolání podané elektronickou poštou musí být potvrzeno doporučeným dopisem odeslaným téhož dne (čl. 5.3.1.3 a 5.3.1.4 kapitoly C NSŘ). Poplatek za odvolání činí 30 000 Kč (čl. 5.3.4.2 kapitoly C NSŘ). Povinnost jej zaplatit vzniká oznámením úmyslu podat odvolání a trvá i v případě, že odvolatel od odvolání upustí. Poplatek je splatný ve lhůtě k podání odvolání na účet AS AČR



č. 117536036/2250 a považuje se za uhrazený dnem připsání na účet (čl. 15.5.2 a 15.5.3 MSŘ, čl. 5.3.2.2, 5.3.2.3 a 5.3.6 kapitoly C NSŘ).

**Místo:** on-line zasedání sportovních komisařů

**Jan Regner**  
Hlavní sportovní komisař

**Jiří Nejd**  
Sportovní komisař

**Martin Venuš**  
Sportovní komisař

**Potvrzení soutěžícího o převzetí:**

Jméno: **Jaroslav ORSÁK**

Podpis:

Datum: **22.10.26**

Čas: **10:11**

Zveřejněno na oficiální vývěsce (Sportity) dne 22. 10. 2026 v 10:30.