

## **1. számú RSB közlemény**

Kedves Sporttársak!

### **1.) Rendezői szerződés és versenynaptár:**

Az RSB képviselői a Rendezői Ligával egyeztetve elkészítették a rallye versenyekre vonatkozó Rendezői szerződést, mellyel egy korrekt, vállalható, hosszútávon alkalmazható dokumentum elkészítése volt a cél és a követelményeken, kötelezettségeken kívül rendezett jogi háttérrel biztosít a felek részére. Továbbá rögzíti, amennyiben egy rendező jó munkát végez, betartja a szerződésben foglaltakat akár több évre is megszerezheti a rendezés jogát.

A közösen elfogadott rendezői szerződés megküldésre került a rendezőknek.

Az Intéző Bizottság határozata szerint a végleges versenynaptárba csak azok a versenyek kerülhetnek be, melyek az MNASZ szabályzataiban megfogalmazott bejelentési kötelezettségeket maradéktalanul teljesítik.

### **2.) Az RSB törekvései:**

Az RSB, határozataival, szabály módosításaival arra törekedett, törekszik, hogy egy FIA kompatibilis bajnokságot hozzon létre.

Továbbá azzal, hogy nyitottá tette a Rallye Bajnokságot a Zóna országok versenyzői részére, megtette azokat a lépéseket, amivel egy látványos, de mindenben a nemzetközi szabályoknak és trendnek megfelelő versenysorozat jöhet létre.

Természetesen figyelembe vettük azon versenyzők érdekeit is, akik még rendelkeznek olyan versenyautókkal, amelyek nem felelnek meg az ORB szabályainak. Ezért hoztunk létre olyan új géposztályokat, mint az S/4, S/3, S/2, S/1, valamint P/3, P/2, P/1.

Az említett géposztályokban szabadabb technikai lehetőségeket biztosítottunk a versenyzés költségeinek csökkentése érdekében.

Ugyan a fenti géposztályokba sorolt versenyautókkal indulókat nem értékeljük az ORB abszolút értékelésében, de a nagyobb tagoltság az esélyek kiegyenlítésére szolgál, ezáltal is növelve az indulók számát, valamint színesebbé téve a mezőnyt.

### **3.) Dudás Gy. Kokó nyilatkozata a bioethanol kérdésben:**

Az IB e-mail-es körszavazáson megszavaztatta, hogy az MNASZ bajnokságaiban használható legyen a bioethanol a határozatban leírtak szerint.

Azonban az IB határozatában több fontos kérdésre nem tért ki, ezért az új üzemanyag engedélyezése előtt, felkértem az RSB tagjait és több külsős szakembert, hogy vizsgálják meg ennek hatásait.

A döntést én, mint az RSB vezetője megszavaztam, mivel csak így engedélyezhetjük egy olcsóbb üzemanyag használatát az utánpótlást biztosító Rallye2-ben, valamint az ORB S és P csoportjaiban indulók részére.

### **4.) E85 bevezetése során felmerült és megválaszolendő kérdések, amivel kapcsolatban várjuk és keressük a válaszokat:**

- Megfelel-e a döntés az FIA szabályainak, előírásainak?
- Be kell-e jelentenünk a döntést az FIA-nak?
- Van-e olyan ország ahol engedélyezik, ha igen mik a tapasztalatok?

- Mi történik egy nemzetközi versenyen, Zóna, Eb futam, vagy pl. Eger ill Salgó-Gemer Rally, mely esetleg közös szlovák-magyar bajnoki futam? Hogy történik a kiértékelés, külön vizsgálva a mindkét Bajnokságban indulók esetleges problémáit.
- Van-e Sportpolitikai következménye?
- Bioethanol meghatározása, lehet e kereskedelmi forgalomban kapni?
- Hogyan ellenőrzi az ATB az üzemanyagot, hogy nem kevernek-e egyéb adalék anyagokat is hozzá, nem adunk-e teret a „pancsolásnak”?
- Megoldás-e az, ha nem tudjuk ellenőrizni, akkor mindent lehet?
- Van-e mód az ellenőrzésre, ha igen mi a költségvonzata?
- Okoz-e teljesítménynövekedést a bioethanol, ha igen mennyit?
- Egyformán előnyös-e, szívó valamint feltöltős motor szempontjából?
- Milyen átalakításokat igényel az átállítás, technikai, tűz és robbanás veszély...
- Ha igen, kell-e ezeket előírni, vagy csak ajánlott, és kinek a feladata az előírás, ellenőrzés?
- Az effektív vételár csökkenésén kívül, milyen extra költségeket ró a versenyzőre, rendezőre: üzemanyag szállító rendszer, tank, tűzvédelem, tankoló zóna stb.?
- És végül, de nem utolsó sorban, egyezik a szakág érdekeivel, az RSB törekvéseivel?

## 5.) Az E85 Bioethanol

Elsősorban, a kereskedelemben forgalmazott „bioethanolnak” nevezett közhasználatú üzemanyag hivatalos neve E85, mely 85% etanolt és 15% 95 oktánszámú motorbenzint tartalmaz. Egyébiránt minden kereskedelemben forgalmazott közhasználatú üzemanyag tartalmaz kb. 5% etanolt.

Az E85 specifikációja nem elégíti ki az FIA J függelék üzemanyagra vonatkozó előírásának paramétereit, ezért FIA kompatibilis bajnokságban jelenleg nem alkalmazható.

Az üzemanyag ellenőrzés kérdésében felvettük a kapcsolatot több céggel, bekérjük a vizsgálati módszerek leírását és árajánlatokat, amint megérkeznek, továbbítjuk azokat az ATB vezetőjének.

## 6.) RSB Határozata:

Az Intéző Bizottság bioethanolról szóló határozatát követően, az RSB, tekintettel az ügy sürgősségére és fontosságára, telefonon történt egyeztetést követően, telefonos körszavazás keretében az alábbi határozatot hozta:

1. Az RSB, az E85 használatához az ORB A és N csoportjában, valamint a Historic Rallye Bajnokságban nem járul hozzá, mert ezen üzemanyag nem felel meg az FIA vonatkozó előírásainak.
2. Az RSB, az E85 használatához az ORB S és P csoportjában, valamint a Rallye2 Bajnokságban hozzájárul, azzal a kiegészítéssel, hogy az további benzinnel, más adalékkal nem keverhető.

## 7.) Határozat indoklása:

Az RSB a Zóna országok versenyzői részére nyílt, nemzetközi bajnokságot írt ki, melyben érvényes FIA homologizációval rendelkező A és N csoportos versenyautókkal lehet részt venni. Mivel az FIA és a nemzetközi gyakorlat nem engedi meg a bioethanol használatát, nem biztosíthatóak az egyenlő feltételek a külföldi résztvevők részére, akik a saját országuk bajnoksága miatt az FIA előírásoknak megfelelő versenyautókkal rendelkeznek. Hasonló problémákat hordoz magában a két – várhatóan - közös magyar-szlovák bajnoki futam és a pécsi zóna és Historic EB futam ahol versenyek abszolút értékelésénél szintén nem biztosíthatóak

az egyenlő feltételek a külföldi résztvevők részére, akik a saját országuk bajnoksága miatt az FIA előírásoknak megfelelő versenyautókkal rendelkeznek.

Szintén gyakorlatilag megoldhatatlan feladatot jelent a bérelt versenyautókkal versenyzők részére a bioethanol használata. A bérelt autók hétről hétre különböző bajnokságokban vesznek részt, melyeknek a többsége az FIA előírások értelmében nem engedi meg a bioethanol használatát. Ennek megfelelően a bérbeadók nem tudják (vagy csak nagyon magas költségek mellett) megoldani a versenyautók átalakítását versenyről – versenyre.

A nem nemzetközi kategóriák esetében (ORB „S”, „P” csoport, Rallye2) a költségek csökkentése érdekében a bioethanol használatának engedélyezését az RSB támogatja.

Budapest, 2010. 02. 24.

Dudás Gy. Kokó sk.  
RSB vezető

