

Robert Halicki

Kępa dnia 19.11.2023

redaktor naczelny portalu 44tuning.pl

46-022 Kępa k/Opola Ul. Opolska 30

biuro@44tuning.pl

+48 604532800

Szanowny Pan

Mohammed Ben Sulayem

Prezydent Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

Z powodu braku dostępu do informacji dotyczących bezspornego spełniania przez pojazdy sportowe podlegające organizacji FIA, szeregu wymogów i przepisów prawnych obowiązujących w Unii Europejskiej, bardzo proszę o podanie tych informacji lub wskazanie w sposób niepodważalny pozwoleń na ewentualne odstępstwa.

Moje wątpliwości budzą zwłaszcza kwestie, które zawieram w poniższych 31 punktach. Bardzo proszę o udzielenie konkretnych odpowiedzi podpartych przepisami prawnymi na każdy z nich:

1. Samochody zbudowane zgodnie z regulaminem FIA, w tym dopuszczone homologacjami FIA (danej grupy, klasy) w zakresie np.: rajdów samochodowych czy powinny spełniać wymogi UE (w tym danego kraju, w którym są zarejestrowane lub w jakim kraju poruszają się pod drogach publicznych) kwestię dotyczące wymogów zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, przeciwdziałania powstania katastrofy w ruchu drogowym, niszczenia mienia, nie stwarzania potencjalnego zagrożenia dla biernych użytkowników dróg czy nie stwarzania nadmiernego zagrożenia dla środowiska (np.: poprzez nadmiar toksycznych spalin) jak i nawet potencjalnego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mających kontakt np: ze spalinami z danych pojazdów lub jadących w ciągu spalin takich pojazdów?
1. Jaka niezależna organizacja (lub zespół) weryfikowała zgodność pojazdów homologowanych – jako fabryczne samochody rajdowe np: klas R1/R2/R3 z przepisami i wymogami dla pojazdów poruszających się po drogach publicznych UE (czy szczegółowych danych krajów)?
2. Czy spalinowe (w tym hybrydowe) jednostki napędowe (silniki, układy napędowe, systemu zasilania, sterowania, dopuszczone paliwa) były weryfikowane pod kątem nasilenia negatywnych zjawisk jak nadmierne tarcie, nieodpowiednie spalanie mieszanki, w silnikach o zapłonie iskrowym zjawiska samozapłonu w komorze spalania LSPI (Low Speed Pre Ignition) SPI (Speed Pre Ignition) ?
3. Jaka jest dopuszczalna przepisami FIA (lub innymi) norma wykorzystywania paliwa do chłodzenia komory spalania oraz czy takowe paliwo może przedostawać się do oleju silnikowego?
4. Co w przypadku, gdy określone w regulaminie ogólnym danej grupy np.: R oraz szczegółowej, w tym określone w homologacji danego pojazdu np.: R1/R2/R3 stwarzają szereg zagrożeń w postaci niszczenia mienia, w ruchu drogowym itp. Czy w takim przypadku (bezsprzecznie udowodnionym) właściciel, użytkownik (zawodnik) może (a nawet powinien) dostosować

pojazd do wymogów prawnych bez negatywnych konsekwencji np.: podczas zgłoszenia (udziału) w zawodach sportowych FIA , w tym bez negatywnych konsekwencji sportowych (protest, wykluczenie, itp)?

5. Czy zalecone (lub wymagane, dopuszczone) opony w zawodach sportowych FIA, w szczególności, kiedy pojazdy poruszają się po drogach publicznych muszą posiadać homologację drogową? Jeśli tak to czy producenci takich opon zostali do tego zobligowani? Jaki punkt regulaminu, przepis określa wymóg kontroli przed, w trakcie i po zakończeniu zawodów?
6. Dlaczego dopuszczone (wymagane, znakowane, numerowane) opony w zawodach sportowych FIA, w szczególności, kiedy pojazdy poruszają się po drogach publicznych posiadają np.: taki sam rozmiar dla pojazdów Grup Rally 1, R5 (dawnych WRC czy narodowych) choć tak naprawdę dysponują skrajnie innymi osiągnięciami, wymogami jakie niosą osiągnięcia (obciążenia) względem przyczepności? Czy ma to na celu ograniczanie ich osiągnięć? Czy z tego tytułu nie dochodzi do stwarzania nadmiernych zagrożeń na odcinkach specjalnych np.: przez samochody Rally 1? Czy nie jest to faktyczną przyczyną wypadków?
7. Czy samochody biorące udział w zawodach sportowych organizowanych przez FIA (także poprzez ich narodowych przedstawicieli), w szczególności te, które poruszają się po drogach publicznych są sprawdzane np.: podczas badań technicznych, kontrolnych (przed czy po zakończeniu zawodów) zarówno pod względem zgodności z homologacją FIA (zmian, dopuszczonych modernizacji itp.) jak i w zakresie spełniania wymogów tychże zmian, wymogów homologacji FIA np.: z wymogami , przepisami dotyczącymi poruszania się pojazdów po drogach publicznych?
8. Czy silniki, które w homologacji mają określony rodzaj zapłonu mieszanki np.: jako iskrowy a występuje w nich (z przyczyn konstrukcyjnych lub konsekwencji dopuszczonych regulaminami FIA zmian) również zjawisko samozapłonu mieszanki nie są przypadkiem niezgodne z regulaminem czy istotnymi danymi, przepisami określonymi w ich dokumentacji np.: dokumentach pojazdu?
9. Czy układy sterujące jednostkami napędowymi (lub przepisy je dopuszczające) są wyposażone (lub jest taki wymóg) w odpowiedni układ autodiagnostyki celem informowania użytkownika, kierowcy o potencjalnym zagrożeniu (nieodpowiedniej pracy) i nie stwarzaniu nawet potencjalnego zagrożenia w ruchu drogowym (czy w ruchu sportowym na zamkniętym odcinku specjalnym) np.: nieodpowiedniej pracy silnika, układu, podzespołu itp. i nie doprowadzania np.: do zatarcia, uszkodzenia silnika (itp.)
10. Jaki jest dopuszczony przepisami FIA poziom tlenku węgla wydobywającego się z układu wydechowego pojazdów dopuszczonych w zawodach sportowych np.: rajdach samochodowych?
11. Czy samochody np.: rajdowe są wyposażone (lub jest taki wymógów), jak to ma miejsce w samochodach seryjnych (sportowych czy drogowych) w strategię bezpieczeństwa i reakcji (pod względem ostrzegania, redukcji osiągnięć, parametrów, itp.) przy wystąpieniu zjawiska wypadania zapłonów czy spalania stukowego? Jeśli nie to kto na to zezwolił? Czy wykonano testy i badania w zakresie stwarzanych zagrożeń?

12. Czy przypadkiem nieodpowiednie strategie regulacji jednostki napędowej, w tym braku należytej strategii bezpieczeństwa nie mogą doprowadzić (lub już doprowadzały, tym bardziej przy zbiegu niekorzystnych okoliczności) do poważnych wypadków (także na odcinkach specjalnych) a przez przedwczesne uszkodzenie jednostki napędowej np.: poprzez zatarcie, uszkodzenie silnika, nadmierne spalanie oleju itp. do skrajnie nadmiernego zatrucia środowiska czy niszczenia czyjegoś mienia?
13. Kto jest odpowiedzialny za ewentualne naruszenia przez wymogi, przepisy (regulaminy) określone dla pojazdów czy zawodów względem innym przepisów prawa (wymogów) obowiązujących np.: dla pojazdów poruszających się po drogach publicznych?
14. Jak FIA jako organizacja promującą czyste środowisko, bezpieczeństwo w ruchu drogowym weryfikuje zgodność swoich celów, działań (i ich konsekwencji) z faktycznym wpływem na te aspekty np.: w przypadku pojazdów w rajdach samochodowych?
15. Na jakiej podstawie do sportowych (wyczynowych) jednostek napędowych jest dopuszczone (zalecane lub wymagane) stosowanie np.: olejów seryjnych (klasą jakości i normą lepkości) np.: Peugeot 208 R2 1.6 VTI – olej 0W30 ACEA C1/C2 choć takowe jednostki dysponują skrajnie innymi osiągnięciami, obciążeniem i potrzebami? Czy zostały w tym zakresie wykonane niezależne badania np.: nad tarciem i gdzie można zobaczyć ich wyniki? Czy było to niezależnie weryfikowane?
16. Czy samochody np.: fabryczne – wyczynowe z silnikami spalinowymi np.: o zapłonie iskrowym (dla przykładu R2/R3) mogą nie posiadać zamontowanej (podłączonej, aktywnej w użyciu przez jednostkę sterującą silnikiem) np.: sondy Lambda? Jeśli tak to na podstawie jakich przepisów? Czy takie samochody mogą poruszać się po drogach publicznych? Czy to jest zgodne z wymogami stanu techniki i prawa? Na jakiej podstawie jednostka sterująca ma kontrolować wartości powietrza i paliwa?
17. Czy zmontowany czujnik ciśnienia w kolektorze ssącym - MAP sensor (i temperatury w kolektorze) może być zabudowany lecz nie podłączony? Na jakiej podstawie jednostka sterująca ma znać aktualne parametry, warunki, obciążenie, napełnienie itp. i kontrolować, sterować dawkami paliwa, zapłonem mieszanki (itp)?
18. Wiadomym jest, że samochody sportowe – wyczynowe użytkowane są często z dużym obciążeniem i wykorzystaniem maksymalnych obrotów. Czy olej silnikowy może przedostawać się do dolotu powietrza (poprzez nieskuteczność separatora oparów oleju) i tym samym do komory spalania - być spalany? Czy w takim przypadku nie stwarza to nie tylko zagrożeń dla silnika (skrócenie trwałości, generowanie rys na gładziach cylindrowych, możliwe przedwczesne uszkodzenia) lecz poprzez nieskuteczny układ katalityczny skrajnie zwiększać szkodliwość emisji spalin? Co z oparami (paliwa) ze zbiornika paliwa? Czy jest wymóg ich filtracji – utylizacji – spalania?
19. Oglądając Formułę 1 tyle się mówi o ograniczeniach np.: przepływy paliwa (w tym wnikliwym nad nim nadzorem) aby m.in. ograniczać osiągi czy ten aspekt jest również elementem wyrównywania budżetów (ograniczania kosztów) danych zespołów o czasami skrajnie różnych zasobach finansowych. W takim razie dlaczego takowe ograniczenia w przepływie i zużyciu paliwa nie dotyczą np.: rajdów samochodowy doprowadzając do sytuacji , kiedy to

samochody sportowe (wyczynowe) o znacznie niższych sprawnościach spalają np.: ok. 25 litrów na 100 km w cyklu drogowym czy nawet do 75 litrów (lub więcej) na 100 km w cyklu wyczynowym (Stage Mode) Czy przypadkiem tego rodzaju zużycie paliwa (lub paliw) nie jest sprzeczne z promowaną misją FIA jaką jest np.: czyste powietrze czy bezpieczeństwo na drogach?

20. Czy jednostki sterujące np.: silnikami, posiadające oznaczenia „for racing purpose only” mogą jednak być wykorzystywane w pojazdach poruszających się po drogach publicznych? Jeśli tak to na jakiej podstawie? Czy były weryfikowane konsekwencje?
21. Na jakiej podstawie FIA kontroluje i weryfikuje poziom trwałości (zużycia) elementów, podzespołów (np.: tak jak ma to miejsce w F1 - limit ilości silników – części na sezon) celem unikania nadmiernego zanieczyszczania środowiska przez np.: nadmierne zużycie, wymianę, utylizację części i tym samym konieczność produkcji nowych?
22. Czy w przypadku zamontowania w samochodzie np.: czujnika spalania stukowego może on faktycznie nie działać? Czy zależna od niego strategia bezpieczeństwa i reagowania na wypadanie zapłonów (czy spalanie stukowe, w tym Super Knock) może nie działać, nie reagować, nie korygować (np.: kąta wyprzedzenia zapłonu, dopuszczalnych obrotów, przepustnicy, dawki paliwa – itp.) i tym samym ma prawo dojść do przegrzania, zatarcia, uszkodzenia, zablokowania silnika (i tego tytułu większych konsekwencji)? Czy tego rodzaju wymogi i sprawność techniczna była weryfikowana przed i po wydaniu homologacji FIA?
23. Czy miała miejsce kontrola trwałości np.: silników (i innych, istotnych elementów) z homologowanych np.: fabrycznie samochodów rajdowych (celem jak w punkcie 22) oraz nie dopuszczania do konieczności przedwczesnego wykonywania rewizji, kosztownych napraw, niszczenia mienia (itp.) Jeśli tak to gdzie można zobaczyć wyniki kontroli, testów?
24. Dlaczego np.: w rajdach samochodowych nie ma limitów (w tym dopuszczalna ilość minimalnych kilometrów) na wykorzystanie danych części, podzespołów (itp.)? Dlaczego dopuszcza się trwałość (np.: silników) o nawet do 100 razy krótszą w stosunku do ich odpowiedników drogowych? Czy to jest przyjazne środowisku?
25. Czy w przypadku klas narodowych, w których rywalizują spalinowe jednostki doładowane i wolnossące, celem nie dopuszczania do dyskryminacji (lobbowania) którejś ze stron, rozwiązań (czy względem zasady Fair Play) jednostki wolnossące mogą nie posiadać ogranicznika wlotu powietrza (i takowego wymogu określanego w regulaminie cyklu, technicznego itp. zawodów pod egidą FIA) choć jednostki doładowane muszą takowe ograniczniki posiadać? Jeśli nie muszą posiadać to czy jest to zgodne z przepisami ogólnymi czy ustawami zasadniczymi (w tym Konstytucjami) w krajach UE (w tym zasadami Fair Play) o zakazie dyskryminacji?
26. Czy jednostki napędowe, których bazą są jednostki występujące w pojazdach produkcji seryjnej (np.: drogowych) wobec których udowodniono (nawet skrajnie destrukcyjne) nasilenie negatywnych zjawisk (lub wyczynowe, w których to udowodniono) jak nadmierne tarcie, nieodpowiednie spalanie mieszanki, nadmierne przedostawanie się paliwa do oleju silnikowego, nadmierne degradowanie oleju silnikowego (przekładniowego, hydraulicznego) zjawisko samozapłonu w komorze spalania LSPI czy SPI (w tym negatywne zjawiska synergiczne) a zostały zastosowane (wraz z większymi osiągnięciami) w pojazdach sportowych (wyczynowych) biorących udział w zawodach FIA – nie powinny zostać usprawnione (celem

zmniejszenia negatywnych zjawisk i bezpieczeństwa) lub niedopuszczone (wycofane) z takich zawodów (cykli)?

27. Czy przed jak i po wydaniu homologacji FIA na dane pojazdy (w tym samochody rajdowe – fabryczne) był badany poziom zanieczyszczeń z układu wydechowego, w tym emisji spalin? Jeśli tak to gdzie można zobaczyć wyniki?
28. Czy samochody np.: rajdowe poruszające się po drogach publicznych nie muszą posiadać zgodności ze standardem diagnostycznym OBD np.: celem weryfikacji parametrów, zgodności np.: na stacji kontroli pojazdów? Czy m.in. z tego powodu dostęp do jednostek sterujących może być blokowany (niekompatybilny) z w/w standardem (obowiązkiem) diagnostycznym?
29. Czy przypadkiem jednostki napędowe np.: w samochodach rajdowych, pracujące w różnych (czy skrajnie różnych) warunkach np.: paliwowych, atmosferycznych mogą mieć tą samą regulację i strategię bezpieczeństwa pracy jednostki napędowej – silnika (lub nie posiadać należytej strategii bezpieczeństwa)? Czy w takim przypadku zawodnik (załoga) zespół nie powinien mieć permanentnego dostępu do ewentualnej kontroli, zmian celem wykonania niezbędnych korekt (czasami koniecznych nawet pomiędzy zawodami, odcinkami specjalnymi, etapami)? Jeśli tak to dlaczego ten dostęp jest blokowany? Czy przypadkiem tego rodzaju wymóg bezpiecznej pracy spalinowej (czy hybrydowej) jednostki napędowej (samochodu) w różnych warunkach nie leży np.: po stronie jej producenta? Czy było to weryfikowane przed i po wydaniu homologacji FIA?
30. Czy przypadkiem zastąpienie chłodzenia komory spalania poprzez bardziej bezpieczne, ekologiczne i ekonomiczne rozwiązania np.: wtrysk wody nie powinno zostać dopuszczone (także wobec już wydanych homologacji lub wręcz wymagane) celem znaczącego zmniejszenia kosztów, spalania paliw i emisji zanieczyszczeń? Czy zastosowanie takich rozwiązań nie powinno być promowane a bynajmniej nie dyskryminowane (nie zabraniane) wobec faktów zmniejszenia zużycia paliwa w samochodzie wyczynowym nawet o 50%?
31. Czy przypadkiem z w/w wszystkich kwestii nie może dojść do np.: zatrzymania danej imprezy, rajdu przez organy państwowe np.: wskutek obywatelskiego zgłoszenia i tym samym narażenia, organizatorów, zawodników, właścicieli samochodów (zespołów) sponsorów na szereg kosztownych konsekwencji, w tym nawet karnych?

Rozumiem, że zależy Panu (i całej organizacji FIA, w tym przedstawicielstwom, reprezentantom narodowym w danym kraju) na pełnej przejrzystości, bezstronności i zgodności działania z określonymi celami, przepisami prawa, pozytywnym wpływie na wszelkie bezpieczeństwo (w tym na zdrowie, życie oraz środowiska) czy eliminowanie kontrowersyjnych (sprzecznych) działań, przepisów, poczynań, wydarzeń (itp.) Zarazem w przypadku dokonania (zaistnienia) naruszeń pomogą Państwo w należytym załatwieniu sprawy (spraw) czy poszkodowanym, dlatego w imieniu swoim jak i naszych czytelników (subskrybentów) w terminie nie dłuższym niż 30 dni proszę o udzielenie odpowiedzi na w/w zakres pytań.

Zaznaczam, że pisząc to pismo kieruję się ogólnym dobrem społecznym oraz dbałością o środowisko naturalne.

Robert Halicki

redaktor naczelny

44tuning.pl