

Cselényi Balázs, az Autós Technikai Bizottság vezetője

Értik? Mert mi nem

Cselényi Balázs régi sportbírói és az autóversenyzést szerető családból származik. Másfél éve vezeti az Autós Technikai Bizottságot, úgyhogy gondoltuk éppen ideje vele egy kicsit beszélgetni. Aktuális téma volt bőven, de úgy terveztük, hogy e mellett a sportág szebbik oldaláról is beszélgetünk, sztorizgatunk egy kicsit. Végül nem így alakult, mert az aktuális témák kifogyhatatlanok voltak. A Szombathely Ralit követő események miatt pedig a sztorizgatást későbbre kellett hagynunk.

– Menjünk időrendi sorrendben. Szabó Gergőféle Mitsubishi. Az autó rendelkezik magyar gépkönyvvel, mégsem vették át a Török Ralin, mondván, hogy alvázzszám alapján egy Evo VIII-as Lancer, amit nem lehet átépíteni Evo IX-esre. Ez miért nem derült ki már itthon?

– Amikor az autó a gépkönyvét megkapta, minden általunk ismert szabálynak megfelelt. Május 20-a körül hoztak ki egy új szabályt, ami szerint a Ralliart (a Mitsubishiket homologizáló műhely) megadta, hogy milyen alvázzszámú autók számítanak Evo IX-esnek. Ennek a tudatában volt a török gépátvevő és ezért nem engedték rajthoz állni Gergőt. Pár héttel később, az Ina Ralin, már 12 autó járt így. Azok végül indulhattak a versenyen, de az Eb-értékelésbe nem számítottak be.

– Miért hozták ezt a szabályt? Hogy ne lehessen átépíteni az autókat?

– Erre senki nem tudott választ adni. Hivatalosan semmilyen indoklást nem kaptunk. Nem hivatalosan van egy olyan pletyka, mely szerint a Ralliart nem tudja eladni az Evo IX-eseket, mert mindenki a régi kocsikat építi át.

– Akkor most homolog Gergő VIII-asból lett IX-esre vagy nem? Mert a Szombathely Rali ment az autó.

– Erre a kérdésre nem lehet egy szóval válaszolni. Az FIA szabálya alapján nem homolog. Viszont van egy olyan információnk is, mely szerint az alvázzszám besorolást, lehet hogy visszavonják, mert így viszont a Ralliart nem tud 2500 db legyártott autót felmutatni, ami a homologizációhoz szükséges. Ezért a magyar szövetség hozott egy olyan szabályt, mely szerint a magyar bajnokságban mehetnek az átépített IX-esek. Persze csak abban az esetben, ha egyébként minden más szempontból megfelelnek a IX-es homologizációjának. Ezzel egyébként nem vagyunk egyedül, hiszen az osztrák, a szlovén és a cseh szövetség is hozott ilyen szabályt, és szerintem máshol is engedélyezni fogják. Szabó Gergő szeretne indulni a Szentpétervár Ralin, az ottani rendezőkkel levelezésben vagyunk éppen, hogy engedélyezik-e az ilyen autót vagy sem.

– Nagyon sokan kifogásolták a tiltott szervizelést. Ennek ellenőrzésére az ATB-nek van hatásköre?

– Nem nincsen. Ez nem a mi feladatunk, de úgy gondolom, hogy a Duna Ralin három ténybíró dolgozott ezen a kérdésen és az ő munkájuknak volt kézzelfogható eredménye is.

– Nagyon sok pletyka terjeng arról, hogy a Szombathely Ralin, Bútor Róbert autóján egy telefonhívás után ellenőrizték a gumik méretét. Ilyen lehetséges?

– Mi a versenyvezetőségtől kaptunk rá utasítást. Hogy őket ki hívta fel telefonon, azt nem tudom. Mindenesetre nem tartom helyesnek, ha szóbeszéd útján tartunk ellenőrzést.

– A másik oldala a dolognak, hogy így viszont tisztázódott mindenki számára, hogy a gumi homolog volt. Tehát egy méregfogat kihúztunk vele.

– Ezzel egyetértünk, de mindennek van egy hivatalos menete. Ha egy versenyző biztos abban, hogy a másik csal, akkor adjon be ellene óvást.

– Szintén egy pletyka szerint Benik Balázs autója is nagyon sokat állt az utólagos technikai ellenőrzésen a Szombathely Ralin. Volt ennek különösebb oka?

– Nem hiszem. Az autót megvizsgáltuk és mindent rendben találtunk rajta.

– Asi autóján viszont nem. 65 kg-val mértetek könnyebb súlyt, mégis az a döntés született, hogy visszakapja az eredményét, mert nem volt hiteles a mérés. Ez hogy lehetséges?

– Asi autóján verseny közben végeztünk egy súlymérést, ami alapján 65 kg-val volt könnyebb a homolog súlyánál. Ezt jeleztük a Felügyelő Testület felé, és ők zárták ki a versenyből. A versenyző ezt megfellebbezte. Az RSB kijelölt egy háromfős bizottságot, akik megtárgyalták az ügyet és arra a megállapításra jutottak, hogy a versenyzővel nem közöltük a mérés eredményét, ezért a mérés nem hiteles, és visszaadták a helyezését.

– Miért nem közöltétek vele a mérés eredményét?

– Mi azt állítjuk, hogy közöltük, ő azt állítja, hogy nem közöltük vele. A mérés végeztével pörgő kerekekkel hagyta el a mérleget, úgy hogy el is lőtte azokat. Ő azt állítja, hogy mi mutattuk neki, hogy mehet.

– Vagyis a mért eredményt senki nem vonta kétségbe, csak azt, hogy ezt nem közöltétek a versenyzővel?

– Igen.

– Ez azért a számomra egy kicsit furcsa, mert ha befogom a fülem a mérésnél, akkor hiába mérnek kisebb súlyt az autómon, azt mondhatom, hogy nem közölték velem a mérés eredményét, és akkor nem zárnak ki?

– Ezt én épp úgy nem értem, mint te.

– A méréssel kapcsolatban hallottam olyan kifogásokat is, hogy a mérleg nem volt jól telepítve, csak sík helyen lehet vele mérni.

– A mérleg kialakítása olyan, hogy kiküszöböli azt is, ha nem sík helyen mérünk vele. Ilyenkor a mérés eredménye csak annyiban módosul, hogy a négy keréken külön külön nem a valós értéket mutatja, de az összsúly szempontjából ennek nincs jelentősége. A mérés szakszerű és pontos volt.

– Azt is mondják, hogy több autón mértetek jelentősen eltérő súlyt, mint Miskolcon. Ez miből adódik.

– Két ilyen autóról tudok. Az egyik át lett építve, a másikhoz pedig időközben új alkatrészeket homologizáltak. Az eltérés adódhat abból is, hogy más alkatrészeket használnak murván mint aszfalton, de akár több benzin is lehetett az autóban.

– Azt is kifogásolták, hogy versenyzővel együtt mértétek az autót. Ez lehetséges?

– A versenyautóknak két előírt súlya van. Az egyik üres állapotban mérendő, ami a WRC-k és az A8-as autók esetében 1230 kg. Ezt verseny közben nem lehet mérni, mert többek között az autók fel vannak tankolva. Ezért hozott az FIA egy olyan szabályt, hogy versenyzővel együtt, az autóknak a verseny minden pillanatában 150 kg-val a súlyhatár felett kell lenni. Ez a WRC-k esetében 1380 kg. Ennél az értéknél mértünk mi 65 kg-val könnyebbet Asi esetében.

– Vagyis ez tény csak éppen senkit nem érdekel. Kicsit úgy érzem, hogy ezzel a többi versenyzőt csapták arcon, mert azért 65 kg nem kevés súly. Úgy hogy még mindig nem értem a dolgot.

– Akkor képzeld el, hogy én mennyire nem értem.