

Από: Νάσο Παπακώστα, Πρόεδρο Τεχνικής Επιτροπής ΟΜΑΕ

Προς: ΔΣ της ΟΜΑΕ

Κοιν.: ΕΠΑ, Τεχνική Επιτροπή ΟΜΑΕ

Ημερ.: 20/12/2018

- Σχετικά:
1. «Πλαίσιο λειτουργίας και στόχοι Τεχνικής Επιτροπής 2017-2019» μνημόνιο συνάντησης 18/10/2017 μεταξύ των Δ. Μιχελακάκη, Ν. Παπακώστα, Ν. Παπασταθόπουλου, Α. Πασσαλή, Π. Σιδέρη
 2. «Ζητήματα στρατηγικής Τεχνικής Επιτροπής ΟΜΑΕ» μνημόνιο συνάντησης 30/10/2018 μελών της Τεχνικής Επιτροπής με μέλη του ΔΣ της ΟΜΑΕ
 3. Πρότυπο συστημάτων πυρόσβεσης FIA 8865-2015 <https://www.fia.com/fia-standard-8865-2015-plumbed-and-hand-held-fire-extinguisher-systems-updated-19062017>

Αξιότιμοι κ. Πρόεδρε και μέλη του ΔΣ της ΟΜΑΕ

Γεγονότα

1. Στις 18/10/2017 έγινε μια συνάντηση στο γραφείο του Δ. Μιχελακάκη στην οποία παρέστησαν εκτός από τον ίδιο και εμένα, η Α. Πασσαλή, ο Ν. Παπασταθόπουλος και ο Π. Σιδέρης με θέμα το πλαίσιο λειτουργίας και τους στόχους της Τεχνικής Επιτροπής (ΤΕ) της οποίας τη συγκρότηση μου είχε μόλις εμπιστευτεί το ΔΣ της ΟΜΑΕ. Στο μνημόνιο της συνάντησης (1^ο σχετικό) περιλαμβάνονταν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα συμφωνηθέντα μεταξύ όλων των παρευρισκόμενων:

Σχετικά με το πλαίσιο λειτουργίας και τους στόχους της Τεχνικής Επιτροπής της ΟΜΑΕ (στο εξής “ΤΕ”) για την επόμενη διετία.

- (1) **Σχέση με ΔΣ ΟΜΑΕ και ΕΠΑ.** Παρότι η ΤΕ προβλέπεται από το Καταστατικό της ΟΜΑΕ και ορίστηκε από το ΔΣ της ΟΜΑΕ, είναι πρόπον να μην αναφέρεται στο ΔΣ αλλά στην ΕΠΑ, ως μία από τις επιτροπές της (επιτροπή Ράλλυ, επιτροπή 4x4 κοκ.) και ισότιμη με αυτές.
- (2) **Σχέση ΤΕ με άλλες επιτροπές.** Η ΤΕ έχει την καθοριστική αρμοδιότητα για τη σύνταξη τεχνικών κανονισμών και εν γένει για όλα τα τεχνικά θέματα για όλα τα είδη αυτοκινήτων (εξαιρουμένου του καρτ) και για όλες τις μορφές αγώνων αυτοκινήτου, που υπάγονται στην ΟΜΑΕ: ράλλυ, αναβάσεις, ταχύτητες, drift, dragster, 4x4 κοκ. Οι λοιπές “θεματικές” επιτροπές αυτοκινήτου δεν έχουν αρμοδιότητα επί τεχνικών θεμάτων και δεν συντάσσουν τεχνικούς κανονισμούς, όμως χαράζουν τη σχετική στρατηγική και καθορίζουν τις απαιτήσεις τους και έχουν επίσης τη δυνατότητα ανασκόπησης και αξιολόγησης του σχετικού με αυτές έργου της ΤΕ. Δηλαδή ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία:
 - a. Η “θεματική” επιτροπή καθορίζει τις απαιτήσεις της για κάποιο τεχνικό κανονισμό και τη στρατηγική του στόχευση και “παραγγέλλει” τον κανονισμό στην ΤΕ
 - b. Η ΤΕ επεξεργάζεται τις απαιτήσεις και συντάσσει τον αντίστοιχο τεχνικό κανονισμό ή τροποποιεί υπάρχοντα, ανάλογα με την περίπτωση.
 - c. Η ΤΕ υποβάλλει τον κανονισμό στην “θεματική” επιτροπή για τις παρατηρήσεις της, βελτιώσεις κτλ.
 - d. Η τελική αρμοδιότητα για τον τεχνικό κανονισμό ανήκει στην ΤΕ
 - e. Σε περίπτωση διαφωνίας της ΤΕ με την “θεματική” επιτροπή, η διαφωνία επιλύεται από την ΕΠΑ κατά την κρίση της τελευταίας.

Η ΤΕ δεν αποφασίζει αλλά εισηγείται στην ΕΠΑ, η οποία λαμβάνει τις σχετικές αποφάσεις.

2. Λόγω διαφόρων ζητημάτων που είχαν προκύψει (πχ. η ανατροπή από μέλη του ΔΣ της ΟΜΑΕ απόφασης της ΕΠΑ μετά από εισήγηση της ΤΕ σχετικά με τα βάρη της κλάσης E11) είχα ζητήσει στις 13/2/2018 συνάντηση με το ΔΣ της ΟΜΑΕ για να συζητηθεί και πάλι το πλαίσιο λειτουργίας και οι

στόχοι της ΤΕ Η συνάντηση αυτή τελικά έγινε 8.5 μήνες μετά στις 30/10/2018. Στο μνημόνιο της συνάντησης αυτής (2^ο σχετικό) υπήρχε το εξής:

(Α.4) Η ΤΕ έχει την τελική υπευθυνότητα και αρμοδιότητα για όλες τις εισηγήσεις για όλα τα τεχνικά ζητήματα και προετοιμασία των σχετικών κειμένων (κανονισμοί, διαδικασίες κτλ.) όλων των μορφών αγώνων αυτοκινήτου (όχι καρτ) για παράδειγμα ράλλυ, αναβάσεις, ταχύτητες, dragster, drift, εκτός δρόμου, σε συμφωνία με τη στρατηγική που έχει αποφασίσει το ΔΣ της ΟΜΑΕ. Η τελική απόφαση λαμβάνεται από την ΕΠΑ η οποία διατηρεί το δικαίωμα αιτιολογημένης διαφοροποίησης από την εκάστοτε εισήγηση της ΤΕ

Ο Πάνος Σιδέρης έχει αντίρρηση στο σημείο 4 παραπάνω σε ό,τι αφορά την τελική υπευθυνότητα και αρμοδιότητα της Τεχνικής Επιτροπής για τα τεχνικά ζητήματα και κανονισμούς των εκτός δρόμου αγώνων. Θεωρεί ότι αυτή η αρμοδιότητα πρέπει να είναι στην θεματική επιτροπή εκτός δρόμου λόγω ανεπαρκών γνώσεων του θέματος από την Τεχνική Επιτροπή και αργής διαδικασίας, όπως αυτή προτείνεται παραπάνω.

Η Τεχνική Επιτροπή για μια σειρά λόγων δεν συμφωνεί με τον Πάνο Σιδέρη κι εμμένει στη θέση της. Το ΔΣ της ΟΜΑΕ δια του Προέδρου Δημήτρη Μιχελακάκη υποσχέθηκε να αποφασίσει επί αυτής της διάστασης απόψεων και να απαντήσει μέχρι την Παρασκευή 9/11/2018.

3. Το σημείο (Α.4) παραπάνω αντιστοιχεί πλήρως στο σημείο (2) του μνημονίου της συνάντησης της 18/10/2017 επί του οποίου είναι σαφές ότι ο Π. Σιδέρης, παρότι δεν είχε εκφράσει αντίρρηση στις 18/10/2017, είχε τελικά αντίρρηση στις 30/10/2018. Εν όψει αυτού, η ΤΕ ανέμενε «σε 10-15 ημέρες» σύμφωνα με τον Δ. Μιχελακάκη μια απάντηση από το ΔΣ της ΟΜΑΕ.
4. Μετά τη μη απάντηση του ΔΣ εντός της υποσχεθείσας προθεσμίας και κατόπιν επανειλημμένων οχλήσεών μου, ο Δ. Μιχελακάκης με παρέπεμψε στο Ν. Παπασταθόπουλο, ο οποίος με τη σειρά του με παρέπεμψε στο Γ. Μεσημέρη (μέλος του ΔΣ αλλά και της Επιτροπής 4x4). Τελικά, μετά από πολλές καθυστερήσεις έλαβα σε προσωπικό e-Mail από το Γ. Μεσημέρη στις 13/12/2018 δηλ. 1.5 μήνα μετά τη συνάντηση της 30/10/2018 και συνολικά σε 10 μήνες μετά το αρχικό αίτημα για συνάντηση το εξής:

Με δική μου ευθύνη η καθυστέρηση.

Δες το κείμενο που ακολουθεί και είμαστε στη διάθεσή σου να συζητήσουμε οτιδήποτε.

Χαιρετώ

Γιάννης Μεσημέρης

Η Επιτροπή αγώνων 4X4 θα λειτουργεί με την παρουσία μέλους της Τεχνικής Επιτροπής. Για θέματα τεχνικού ενδιαφέροντος το μέλος της ΤΕ θα ενημερώνει και θα ενημερώνεται αντίστοιχα από την ΤΕ, έτσι ώστε και οι δύο επιτροπές να γνωρίζουν τα θέματα.

Η ενημέρωση της ΕΠΑ και του ΔΣ της ΟΜΑΕ θα γίνεται από κοινού, η δε υποβολή προτάσεων τεχνικής φύσεως για το 4X4 θα είναι ομόφωνη, με διαβαθμισμένες επιλογές, προκειμένου να λαμβάνονται οι σχετικές αποφάσεις από την ΕΠΑ και το ΔΣ.

Σε περίπτωση μη επίτευξης ομόφωνης πρότασης προς το ΔΣ ή την ΕΠΑ, θα υποβάλλεται ενιαίο έγγραφο στο οποίο θα αποτυπώνονται οι διαφορετικές προτάσεις, οι οποίες όμως θα πρέπει να είναι αιτιολογημένες.

5. Στις 14/12/2018 ρώτησα με e-Mail τον Γ. Μεσημέρη:

Καλημέρα Γιάννη

Σε πήρα χτες τηλέφωνο αλλά δεν απάντησες.

Πριν συζητήσουμε την πρότασή σου, έχω δύο θεμελιώδεις παρατηρήσεις:

1. Στις 30/10 είχα ζητήσει εκ μέρους της Τεχνικής Επιτροπής απάντηση από το ΔΣ της ΟΜΑΕ και ο Δημήτρης δεσμεύτηκε (ήσουν μπροστά) για την απάντηση αυτή. Οπότε η ερώτησή μου είναι, αν αυτή η

απάντηση είναι και η απάντηση του ΔΣ της ΟΜΑΕ ή η απάντηση ενός μέλους της Επιτροπής 4x4 που τυγχάνει και μέλος του ΔΣ της ΟΜΑΕ.

2. Η πρότασή σου / σας (δεν ξέρω τι είναι...) δεν απαντά καταρχήν στο βασικό ερώτημα, το οποίο το έχω θέσει γραπτώς και σαφώς και είναι: Ισχύει ή δεν ισχύει το παρακάτω, το οποίο είναι και δέσμευση του Δημήτρη στη συνάντηση της 18/10/2017 και ήταν βασική προϋπόθεση που είχα θέσει για να αναλάβω την Τεχνική Επιτροπή:

(4) Η ΤΕ έχει την τελική υπευθυνότητα και αρμοδιότητα για όλες τις εισηγήσεις για όλα τα τεχνικά ζητήματα και προετοιμασία των σχετικών κειμένων (κανονισμοί, διαδικασίες κτλ.) όλων των μορφών αγώνων αυτοκινήτου (όχι καρτ) για παράδειγμα ράλλυ, αναβάσεις, ταχύτητες, dragster, drift, εκτός δρόμου, σε συμφωνία με τη στρατηγική που έχει αποφασίσει το ΔΣ της ΟΜΑΕ. Η τελική απόφαση λαμβάνεται από την ΕΠΑ η οποία διατηρεί το δικαίωμα αιτιολογημένης διαφοροποίησης από την εκάστοτε εισήγηση της ΤΕ

Μόλις λάβω μια απάντηση σε αυτά ευχαρίστως να συζητήσουμε την πρόταση.

Φιλικά

Νάσος Παπακώστας

6. Και στις 18/12/2018 πήρα με e-Mail την ακόλουθη απάντηση:

Νάσο Καλημέρα

Η πρόταση που σου έστειλα διαμορφώθηκε από τρία μέλη της επιτροπής 4X4 τα οποία είναι και μέλη του ΔΣ, κατ' επιταγή του ΔΣ. Είναι ηλίου φαεινότερο ότι θα λάβει γνώση το ΔΣ.

Η οποιαδήποτε δέσμευση μεταξύ εσού και του Δημήτρη ή οποιουδήποτε άλλου, δεσμεύει όλους όσους συζήτησαν και δεσμεύτηκαν και κανέναν άλλο.

Η ερώτησή σου συνεπώς γιά το αν αποδέχομαι αυτά που αναφέρεις με μπλέ γράμματα, είναι μία νέα πρόταση προς τρία άλλα μέλη του ΔΣ, πέραν του Δημήτρη και ως εκ τούτου είναι ένα άλλο θέμα, εκτός και αν θέτεις και προς εμάς την ίδια προϋπόθεση, την οποία φυσικά δεν αντιλαμβάνομαι αφού τα θέματα αυτά καθορίζονται, κατά το μάλλον ή ήττον, από το καταστατικό και τους κανονισμούς.

Εάν χρήζουν περαιτέρω διευκρινήσεων, να το δούμε.

Κλείνοντας, οι Επιτροπές εισηγούνται προς την ΕΠΑ και το ΔΣ ή και μεταξύ τους όταν τους ζητηθεί και ως εκ τούτου το πολύ σοβαρό έργο που επιτελούν δεν εμπεριέχει αποφασιστική αρμοδιότητα.

Η ΕΠΑ και το ΔΣ αποφασίζουν πάνω σε θέματα που τους αφορούν. Την πολιτική και την στρατηγική την καθορίζει το ΔΣ, η οποία ασκείται μέσω της ΕΠΑ και των Επιτροπών.

Χαιρετώ

Γιάννης Μεσημέρης

Σχολιασμός

Επειδή το θέμα δεν είναι κοσμητικό και δευτερεύον αλλά αγγίζει τον πυρήνα του τρόπου λειτουργίας και των σχέσεων της ΤΕ με τη λοιπή ΟΜΑΕ, επιτρέψτε μου να αναφέρω τα παρακάτω:

A. Η δική μου προσέγγιση στον τρόπο λειτουργίας της ΤΕ, την οποία είχα θέσει, ως θεωρώ ότι είχα δικαίωμα, στις 18/10/2018 ως προϋπόθεση για να αναλάβω ως επικεφαλής της, τη θέλει να έχει «οριζόντια» τελική αρμοδιότητα επί των τεχνικών κανονισμών όλων των ειδών αγώνων αυτοκινήτου (πλην καρτ, πχ. ράλλυ, πίστας, Dragster, 4x4), να λειτουργεί ως το κεντρικό σημείο υποδοχής των τεχνικών απαιτήσεων για την επίτευξη της επιθυμητής στρατηγικής της κάθε επιμέρους θεματικής Επιτροπής (αντίστοιχα με τα είδη αγώνων) και, ως απάντηση στις απαιτήσεις αυτές και μετά από αλληλεπίδραση με την εκάστοτε θεματική Επιτροπή, ως το κεντρικό σημείο δημιουργίας και επεξεργασίας τεχνικών κανονισμών, ως προτάσεις οι οποίες στη συνέχεια εγκρίνονται από το ανώτερο επίπεδο αποφάσεων (ΕΠΑ).

- B. Φυσικά, σε καμία περίπτωση δεν αναφέρομαι σε ασύδοτη και ανεξέλεγκτη ΤΕ αλλά αντιθέτως σε στενή συνεργασία με τις επιμέρους θεματικές Επιτροπές (ο τρόπος εξηγείται στο 1^ο σχετικό σημείο 2 και έχει μέχρι στιγμής λειτουργήσει αποτελεσματικά με άλλες θεματικές Επιτροπές πχ. την επιτροπή Dragster), ωστόσο με ταυτόχρονη κατανόηση των διακριτών ρόλων και αρμοδιοτήτων: οι επιμέρους θεματικές Επιτροπές καθορίζουν τη στρατηγική και θέτουν τις απαιτήσεις και η ΤΕ, μετά από μία διαδικασία αλληλεπίδρασης, απαντά με τους τεχνικούς κανονισμούς για ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών. Κάτι το οποίο έχει λειτουργήσει επιτυχώς μέχρι στιγμής σε όλες τις περιπτώσεις, πλην της Επιτροπής 4x4.
- C. Σε ό,τι δε αφορά την «τελική αρμοδιότητα», αυτή δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί κάποια θεματική Επιτροπή¹ να διαφωνήσει και ενδεχομένως να προτείνει κάτι διαφορετικό για επίλυση – απόφαση από την ΕΠΑ, αλλά ότι η ΤΕ απολαμβάνει de facto την εμπιστοσύνη της ΕΠΑ και του ΔΣ της ΟΜΑΕ (το οποίο άλλωστε και τη διόρισε) ως τον εξουσιοδοτημένο τεχνικό τους σύμβουλο και ως το πλέον κατάλληλο όργανο στον τεχνικό τομέα με αυξημένη βαρύτητα των σχετικών (απαραιτήτως τεκμηριωμένων φυσικά) προτάσεων της και άρα τυχόν αντίθετη πρόταση στο τεχνικό πεδίο να μην είναι επιτρεπτή αλλά θα πρέπει να τύχει ειδικής τεκμηρίωσης και αιτιολόγησης (με παρόμοιο τρόπο με τον οποίο οι εισηγήσεις των διορισμένων τεχνικών εμπειρογνομόνων γίνονται κατά κανόνα, αν και όχι πάντοτε, δεκτές από τα δικαστήρια).

Διαπιστώνεται λοιπόν άμεσα από την ανάγνωση της παραπάνω πρότασης του Γ. Μεσημέρη στις 13/12/2018 και της απάντησής του στις 18/12/2018 μια σοβαρή διάσταση απόψεων. Η δική μου ερμηνεία των προτάσεων του Γ. Μεσημέρη είναι:

- I. Η πρόταση είναι από 3 μέλη του ΔΣ, «κατ' επιταγή του ΔΣ» και άρα φέρει την κατ' αρχήν έγκρισή του
- II. Η συμφωνία της 18/10/2017 δεν ήταν, όπως απ' ότι φαίνεται λανθασμένα είχα αντιληφθεί, μεταξύ του υποψήφιου Προέδρου της ΤΕ και του Προέδρου του ΔΣ και άλλων 2 μελών του καθώς και της Προέδρου της ΕΠΑ, δηλ. προσώπων με θεσμικό ρόλο, που εκπροσωπούσαν τα αντίστοιχα Σώματα, στα οποία συμμετείχαν και προέδρευαν, αλλά μια συμφωνία σε προσωπικό επίπεδο μεταξύ τυχαίων παρισταμένων, η οποία δεν ήταν σε γνώση και δεν έφερε την έγκριση του ΔΣ της ΟΜΑΕ²
- III. Ως εκ τούτου η συμφωνία της 18/10/2017 δεν ισχύει, με ευθύνη του ΔΣ της ΟΜΑΕ
- IV. Το σημείο (Α) παραπάνω δεν ισχύει και (τουλάχιστον, βλ. επόμενο σημείο) η Επιτροπή 4x4 έχει συν-αρμοδιότητα δημιουργίας και επεξεργασίας τεχνικών κανονισμών και υποβολής τους στην ΕΠΑ για έγκριση
- V. Είτε δεχόμαστε ότι για κάποιο ακατανόητο λόγο η Επιτροπή 4x4 πρέπει να έχει ειδική σχέση με την ΤΕ και ειδικό τρόπο λειτουργίας σε ό,τι αφορά τους τεχνικούς κανονισμούς είτε όσα προβλέπονται για την Επιτροπή 4x4 θα πρέπει δυνητικά να ισχύουν και για τις άλλες θεματικές Επιτροπές πχ. την Επιτροπή Dragster, την Επιτροπή Drift κτλ. Θεωρώ ότι ισχύει το δεύτερο διότι δεν βλέπω για ποιο λόγο να ισχύει το πρώτο. Για παράδειγμα, τα Dragster έχουν ακόμα μεγαλύτερες διαφορές και ως αυτοκίνητα και ως πρακτική αγώνων από ό,τι τα 4x4 και ενώ ένα αυτοκίνητο 4x4 Cross-Country ράλλυ μπορεί υπό προϋποθέσεις να συμμετέχει και σε συμβατικά ράλλυ αυτό δεν ισχύει σε καμία

¹ Όχι όμως μεμονωμένο μέλος της, θεωρώ ότι κάθε Επιτροπή πρέπει να έχει δική της ενιαία προς τα έξω διαμορφωμένη θέση, διαφορετικά προβλέπεται χάος και αδυναμία απόφασης, αν στα ανώτερα κλιμάκια αποφάσεων καταλήγουν προτάσεις μεμονωμένων μελών Επιτροπών.

² Βέβαια ούτε καν το «δεσμεύει όλους όσους συζητήσαν και δεσμεύτηκαν και κανέναν άλλο» που αναφέρει ο Γ. Μεσημέρης δεν ισχύει, δεδομένου ότι ο Π. Σιδέρης στις 18/10/2017 συμμετείχε στη συζήτηση και αν μη τι άλλο δεν έφερε καμία αντίρρηση ούτε στη συζήτηση ούτε στο μνημόνιο, που ακολούθησε, και άρα τεκμαίρεται ότι συμφώνησε και «δεσμεύτηκε» αλλά στις 30/10/2018 δεν θεώρησε ότι έχει κάποια «δέσμευση» και άλλαξε άποψη.

περίπτωση για ένα αυτοκίνητο Dragster. Αρα για ποιό λόγο να μην έχει ειδική σχέση και ειδικό τρόπο λειτουργίας σε ό,τι αφορά τους τεχνικούς κανονισμούς και η Επιτροπή Dragster ?

- VI. Οι τεχνικοί κανονισμοί για τα 4x4 (και άρα, λόγω του (V) δυνητικά για όλα τα είδη αγώνων) προκύπτουν από την αντίστοιχη θεματική Επιτροπή 4x4 (ή την όποια θεματική Επιτροπή) από κοινού με την ΤΕ δηλαδή με ομόφωνη συναπόφαση των δύο Επιτροπών.
- VII. Η «παρουσία» μέλους της ΤΕ δεν σημαίνει και «συμμετοχή» με δικαίωμα ψήφου στην Επιτροπή 4x4 αλλά θέση «παρατηρητή» ή «τεχνικού συμβούλου» ή απλά «ταχυδρόμου» μεταξύ Επιτροπών.
- VIII. Η προτεινόμενη διαδικασία είναι στη βάση «wishful thinking», είναι εξόχως αργή και γραφειοκρατική (τη στιγμή που η δική μου πρόταση είχε κατηγορηθεί από τον Π. Σιδέρη ακριβώς για αυτό), η προσπάθεια ομοφωνίας εγγύηση για μαραθώνιες μεταμεσονύκτιες άκαρπες συνεδριάσεις για κάθε «κόμμα» και «τελεία» των τεχνικών κανονισμών (εξάλλου αυτό είχε συμβεί πολλάκις στην Επιτροπή 4x4 στο παρελθόν) και η απαίτηση διαμόρφωσης κοινού εγγράφου σε περίπτωση συνεχιζόμενης διαφωνίας ακατανόητη και αντιπαραγωγική.
- IX. Το σημείο (C) παραπάνω δεν ισχύει πλέον και η ΤΕ δεν απολαμβάνει καμία ειδική εμπιστοσύνη του ΔΣ της ΟΜΑΕ που τη διόρισε ως προς τα τεχνικά θέματα. Με άλλα λόγια, ενώ η ΤΕ δεν έχει (και ορθώς) άποψη για μη τεχνικά θέματα, όλα τα μέλη θεματικών Επιτροπών έχουν βαρύνουσα άποψη για τεχνικά θέματα και η ΕΠΑ και το ΔΣ απαιτούν ακριβώς την ίδια τεκμηρίωση και από τους δύο.
- X. Συμπερασματικά, η πρόταση Γ. Μεσημέρη ακυρώνει τα (Α) και (C) παραπάνω και άρα καταργεί το πλαίσιο λειτουργίας και ψαλιδίζει επί της ουσίας από την ΤΕ την τεχνική αρμοδιότητα και την διαμοιράζει στις επιμέρους θεματικές Επιτροπές, οι οποίες διατηρούν και την στρατηγική αρμοδιότητα και φυσικά και την μη τεχνική αρμοδιότητα, με λίγα λόγια πλήρη αρμοδιότητα για όλα τα ζητήματα, που τις αφορούν
- XI. Από τα παραπάνω είναι ασαφές για ποιό λόγο να χρειάζεται πλέον ΤΕ ενώ αυτό που προτείνεται είναι ουσιαστικά το μοντέλο των «τεχνικών συμβούλων» στις επιμέρους θεματικές Επιτροπές που χρησιμοποιήθηκε το 2017 –στην πραγματικότητα η ΤΕ παύει να έχει αυτόνομο ρόλο και παρουσία και μετατρέπεται σε μια συλλογή «τεχνικών συμβούλων» ή, στην καλύτερη περίπτωση, σε μια προαιρετικά γνωμοδοτική παρέα «σοφών».
- XII. Ένας ενδεχόμενος ρόλος για την ΤΕ ίσως είναι το καθημερινό «χαμαλίκι» στα τεχνικά θέματα: η απάντηση ερωτήσεων αγωνιζομένων, η μετάφραση κανονισμών, η γραμματειακή υποστήριξη των κανονισμών, η υποστήριξη λειτουργιών όπως η έκδοση των ΔΤΤ, η αρχική και συνεχιζόμενη εκπαίδευση των τεχνικών εφόρων κτλ. Για αυτά όμως δεν χρειάζεται ΤΕ αλλά ένας έμμισθος τεχνικός στην Υπηρεσία της ΟΜΑΕ. Μια Επιτροπή, για να έχει νόημα, πρέπει να έχει ρόλο και υπόσταση.

Επιπλέον ζητήματα

Η πρόταση του Γ. Μεσημέρη προβλέπει παρουσία μέλους της ΤΕ αλλά και ομοφωνία στην Επιτροπή 4x4 της οποίας ο Πρόεδρος Π. Σιδέρης στη συνάντηση της 30/10/2018 δήλωσε ενώπιον των λοιπών μελών του ΔΣ της ΟΜΑΕ ότι θεωρεί την ΤΕ «άσχετους» (πραγματική έκφραση, στο 2^ο σχετικό η έκφραση καλωπίστηκε ευγενικά...). Πράγματι μπορεί κάποια (όχι όλα) μέλη της ΤΕ να μην γνωρίζουν τι είναι τα συστήματα διεύθυνσης «full hydro» ή άλλες παρόμοιες λεπτομέρειες των αγώνων 4x4 και στη σημεία αυτά ευχαρίστως να δεχτούν τη συνεισφορά της Επιτροπής 4x4. Βέβαια ο χαρακτηρισμός είναι αυτονόητα τελείως άκυρος όταν αναφέρεται σε θέματα ασφαλείας, οι μεγαλύτεροι ειδικοί επί των οποίων, για όλα ανεξαιρέτως τα είδη αγώνων αυτοκινήτου, θεωρώ βέσιμα ότι βρίσκονται στην ΤΕ.

Το σημαντικό είναι, ότι ο χαρακτηρισμός αυτός δείχνει σοβαρή έλλειψη σεβασμού για κάποιο δυνητικό συνεργάτη (από τον οποίο αργότερα στην πρόταση του Γ. Μεσημέρη αναμένεται «ομοφωνία»), είναι μάλιστα ακόμα περισσότερο απρεπής και αμετροεπής αν τον εκφέρει κάποιος που κατά την άποψή μου έχει διαπράξει σοβαρότατα σφάλματα στους τεχνικούς κανονισμούς του 4x4 (των οποίων, όπως και για όλη την πορεία του συγκεκριμένου χώρου, έχει την ευθύνη τα τελευταία χρόνια), κάποια από τα οποία οφείλονται σε άγνοια.

Όπως, ενδεικτικά (υπάρχουν αρκετά άλλα), ότι επιμένει (το ανέφερε και στη συνάντηση της 30/10/2018) ότι τα αυτοκίνητα Cross Country ράλλυ πρέπει να διαθέτουν υποχρεωτικά νωρίτερα από τα αυτοκίνητα συμβατικών ράλλυ τα νέα πανάκριβα (κόστους ~€2000) εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης λόγω υποτίθεται του ειδικού χαρακτήρα των αγώνων αυτών μακριά από τις δυνάμεις επέμβασης. Ενώ η ίδια η FIA (βλ. 3^ο σχετικό σελ. 3) δηλώνει ότι: «σκοπός των συστημάτων πυρόσβεσης στα αγωνιστικά αυτοκίνητα δεν είναι να σβήσουν τη φωτιά και να εμποδίσουν το αυτοκίνητο να καεί αλλά να καθυστερήσουν τη φωτιά και έτσι να δώσουν χρόνο στο πλήρωμα να εγκαταλείψει το αυτοκίνητο», δηλ. το κέρδος από τη χρήση των συστημάτων είναι τα 1-2 λεπτά το πολύ για την εγκατάλειψη και άρα δεν έχει καμία σημασία το περιβάλλον του αγώνα ράλλυ διότι έτσι και αλλιώς δεν προλαβαίνει να επέμβει η πυροσβεστική μέσα σε αυτά τα 1-2 λεπτά³, οπότε τελικά δεν έχει κανένα νόημα να έχουν τα αυτοκίνητα Cross Country ράλλυ διαφορετικά συστήματα πυρόσβεσης από τα αυτοκίνητα συμβατικών ράλλυ, εφ' όσον οι απαιτήσεις και οι περιορισμοί είναι ακριβώς οι ίδιοι.

Γενικά, τα προηγούμενα χρόνια (μετά το 2015) και σε προσωπικό επίπεδο και ως ΤΕ προσπάθησα πολύ να συνεισφέρω στη βελτίωση των κανονισμών των 4x4 αλλά μόνο μικρές κοσμητικές βελτιώσεις έγιναν αποδεκτές, σε όλα τα υπόλοιπα η αντιμετώπιση ήταν απαξιωτική («δεν ξέρεις / δεν καταλαβαίνεις το χώρο») και γενικά απορριπτική. Η οποία αντιμετώπιση ταιριάζει και με τον παραπάνω απρεπή χαρακτηρισμό του Π. Σιδέρη προς την ΤΕ, δείχνει μια προσέγγιση περιχαράκωσης και αποκλειστικότητας του χώρου οπότε προφανώς δεν είναι συμβατή με διάθεση συνεργασίας και βελτίωσης (η οποία ξεκινά αναγκαστικά από την παραδοχή σφαλμάτων) και άρα συνακόλουθα μειώνει εκ των προτέρων θεαματικά τις πιθανότητες να εφαρμοστεί επιτυχώς η πρόταση του Γ. Μεσημέρη.

Συμπερασματικά

Από το παραπάνω είναι προφανές τελικά ότι υπάρχει μια σοβαρή διάσταση απόψεων μεταξύ εμού, που επιθυμώ μια ισχυρή ΤΕ με «οριζόντια» τελική αρμοδιότητα επί των τεχνικών θεμάτων για όλα τα είδη αγώνων αυτοκινήτου (όπως την εξήγησα στα σημεία (Α), (Β) και (C) παραπάνω) και του Γ. Μεσημέρη και όσων μελών του ΔΣ της ΟΜΑΕ συμμερίζονται την άποψή του, που θέλει μια ανίσχυρη και διεκπεραιωτική ΤΕ (ή στην καλύτερη περίπτωση με αρμοδιότητα μόνο για τους «συμβατικούς» αγώνες ράλλυ-αναβάσεις-ταχύτητες, όπως συνέβαινε μέχρι το 2016) και τη μεταφορά και της τεχνικής αρμοδιότητας και άρα συνολικά όλης της αρμοδιότητας «κατακόρυφα» σε κάθε θεματική Επιτροπή.

Αυτή η διάσταση απόψεων δεν είναι από μόνη της κακή ούτε μπαίνω σε σύγκριση ποια προσέγγιση είναι «καλύτερη». Αυτά όμως με τα οποία, με όλα το σεβασμό, διαφωνώ με το ΔΣ της ΟΜΑΕ είναι:

- (α) Οτι όρισε την ΤΕ χωρίς να έχει στρατηγική για τα τεχνικά ζητήματα, ούτε άποψη για το πλαίσιο λειτουργίας και το ρόλο της και χωρίς να της δώσει στόχους και προϋποθέσεις. Όταν λοιπόν τον Οκτώβριο του 2017 μου έγινε από το ΔΣ της ΟΜΑΕ η πρόταση, να αναλάβω την ΤΕ, έκρινα λογικό,

³ Αυτός άλλωστε είναι ο λόγος, που τα αυτοκίνητα αναβάσεων και ταχύτητας και γενικά αγώνων σε κλειστό στίβο δεν έχουν εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης, διότι είναι πάντοτε σε απόσταση λίγων μέτρων – δευτερολέπτων από κριτές στα «Κ» με πυροσβεστήρες, τους οποίους δεν διαθέτουν έτσι και αλλιώς οι συγκριτικά πολύ αραιά τοποθετημένοι ενδιάμεσοι κριτές σε οποιοδήποτε ράλλυ

να προκαλέσω τη συνάντηση της 18/10/2017 για να καλυφθεί το παραπάνω κενό με από δική μου συγκεκριμένη εισήγηση και προσπάθεια από κοινού συμφωνίας με το ΔΣ, το οποίο θεώρησα (και επιμένω να θεωρώ, παρά τη λεκτική ακροβασία του σημείου (II) παραπάνω) ότι εκπροσωπείτο επαρκώς από τον Πρόεδρό του και τα λοιπά παριστάμενα μέλη του, και την τότε Πρόεδρο της ΕΠΑ. Εξ' ου και το μνημόνιο (1^ο σχετικό) με τα συμπεράσματα της συνάντησης εκείνης, με βάση τα οποία τα μέλη της δέχτηκαν να συμμετάσχουν (διότι η συμφωνία της 18/10/2017 τέθηκε εκ των προτέρων σε γνώση των υποψήφιων μελών και όλα συμφώνησαν) και πορεύθηκε, θεωρώ επιτυχώς, η ΤΕ αυτούς τους 15 μήνες.

- (β) Ότι έρχεται σήμερα η πρόταση του Γ. Μεσημέρη εκ των υστέρων και αναδρομικά να ανατρέψει τη συμφωνία αυτή και να δείξει ένα ΔΣ που υπαναχωρεί απέναντι σε εντίμως και με τον πρόποτα τρόπο συμφωνηθέντα με ένα σύνολο εργατικών και φιλότιμων εθελοντών, το οποίο το ίδιο το ΔΣ προσκάλεσε και διόρισε και άρα περιέβαλλε υποτίθεται με την εμπιστοσύνη του και υπερκάλυψε τις σχετικές ανάγκες το διάστημα αυτό. Πόσο δε μάλλον που εξ' αρχής είχα θέσει ως θητεία της ΤΕ μέχρι το τέλος του 2019 (1^ο σχετικό) άρα θα μπορούσε το ΔΣ να αφήσει την ΤΕ να ολοκληρώσει το έργο της με βάση τη συμφωνία και να επανέλθει με κάτι διαφορετικό στο τέλος του 2019.

Ως εκ τούτου όπως είναι ήδη σαφές διαφωνώ τελείως με την πρόταση του Γ. Μεσημέρη και θα μου επιτρέψετε να επιμείνω σε όσα είχαν συμφωνηθεί στις 18/10/2017 και ειδικότερα στο σημείο (Α.4) του 2^{ου} σχετικού και σε όσα διευκρινιστικά (Α), (Β) και (C) αναφέρονται παραπάνω, και να ζητήσω να επιβεβαιωθούν από το ΔΣ της ΟΜΑΕ.

Σε διαφορετική περίπτωση:

- Για να διευκολύνω τα μέλη εκείνα του ΔΣ της ΟΜΑΕ, που, απ' όσο αντιλαμβάνομαι, έχουν σεβαστή μεν αλλά τελείως διαφορετική άποψη για το τι πρέπει να κάνει και πως πρέπει να λειτουργεί η ΤΕ αλλά και
- Για λόγους αρχής σχετικά με την διαφαινόμενη υπαναχώρηση του ΔΣ της ΟΜΑΕ από το συμφωνηθέν στις 18/10/2017 πλαίσιο λειτουργίας,

Θα μου επιτρέψετε, αφού σας ευχαριστήσω για την τιμή που μου κάνατε να μου εμπιστευτείτε την ΤΕ και κυρίως αφού ευχαριστήσω τα λοιπά μέλη και τεχνικούς συμβούλους της ΤΕ, που ακούραστα και δημιουργικά συνεργάστηκαν μαζί μου τους τελευταίους 15 μήνες, να σας υποβάλλω δια του παρόντος την παραίτησή μου από την ΤΕ με ισχύ από 10/1/2019 (λόγω εορτών), ώστε να έχουμε χρόνο ως ΤΕ να υποβάλλουμε στην ΕΠΑ ως κείμενα εργασίας για περαιτέρω επεξεργασία και απόφαση το σύνολο των προτάσεων των τεχνικών κανονισμών για το 2019 για όλα τα είδη των αγώνων αυτοκινήτου, για τα οποία εργαζόμαστε συστηματικά από τον Αύγουστο του 2018, και να τα παρουσιάσουμε και υποστηρίξουμε, αν μας ζητηθεί, στην ΕΠΑ και ενδεχομένως στο ΔΣ της ΟΜΑΕ.

Δια του παρόντος επίσης σας πληροφορώ ότι εξουσιοδοτήθηκα ομόφωνα από όλα τα υπόλοιπα μέλη της ΤΕ κατά τη χτεσινή μας συνεδρίαση, να δηλώσω ότι συμφωνούν με την παρούσα τοποθέτησή μου και για τους ίδιους λόγους να υποβάλλουν και εκείνοι τις παραιτήσεις τους με τις ίδιες προϋποθέσεις.

Στη διάθεσή σας για κάθε πρόσθετη πληροφορία ή διευκρίνηση.

Με εκτίμηση

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nastos Papakostas', with a period at the end.

Νάσος Παπακώστας

ΥΓ. Ζητώ συγνώμη για το υπερβολικό μέγεθος του παρόντος, το οποίο ήταν όμως απαραίτητο, προκειμένου να δοθεί μια συνολική εικόνα της κατάστασης.