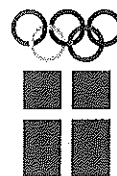
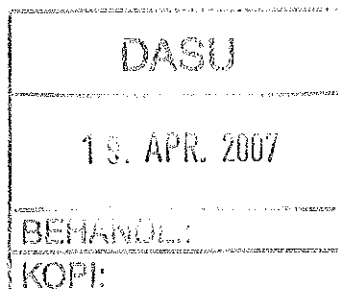


DIF APPELUDVALG

Den 18. april 2007

NV/UMS



DANMARKS IDRÆTS-FORBUND
Olympisk komite

KENDELSE

Afsagt den 18. april 2007 af

Danmarks Idræts-Forbunds appeludvalg

i sag nr. 4/2007:

Lars Kragh og Jess Larsen

mod

Johnny Pedersen og Henriette Nielsen

Niels Viltoft, Lis Hævdholm, Poul Dahl Jensen, John Skovbjerg og Annelise Vidø deltog i sagens behandling.

KLAGEN:

Den påklagede afgørelse, der er truffet af Dansk Automobil Sports Unions Amatør- og Ordensudvalg (DASU's AO-udvalg) den 20. december 2006 og sendt til parterne den 2. januar 2007, er af Lars Kragh indbragt for DIF's Appeludvalg ved skrivelse af 22. januar 2006. Ved den påklagede kendelse godtog DASU's AO-udvalg en af Johnny Pedersen i forbindelse med Gjøngerallyet den 11. november 2006 nedlagt protest mod Lars Kraghs Opel Kadett E GSI 16.

DASU's AO-udvalg fastsatte ingen sanktion, men hjemviste sagen til rallyudvalget med henblik på ikkendelse af sanktion for Lars Kraghs benyttelse af ulovligt materiel. AO-udvalget afviste ved skrivelse af 23. januar 2007 rallyudvalgets henvendelser af 16. og 19. januar 2007 om genoptagelse af sagen, jf. bilag E. Rallyudvalget fastsatte herefter den 28. januar 2007 sanktionen til en "OFFENTLIG ADVARSEL" og bestemte, at de af Lars Kragh opnåede mesterskabspoints ikke "fortabes, hvorved Lars Kragh fortsat er Dansk Mester i GRP H 2006".

Johnny Pedersen oplyste, at han har appelleret denne afgørelse til DASU's AO-udvalg, der endnu ikke har taget stilling til appellen.

Sagen blev mundtligt forhandlet i appeludvalget den 20. februar 2007.

Ved sagens behandling mødte Lars Kragh med bisidderne Poul Andresen, Jess Larsen og advokat Søren Storgaard.

Lars Kragh fremlagde klageskrivelsen (bilag 1), bilagene 2-33 og et regneeksempel vedrørende en Camber på 4,5 minus grader.

Idrættens Hus
Brøndby Stadion 20 · DK 2605 Brøndby
Tlf. +45 4326 2626 · Fax +45 4326 2628
www.dif.dk

Protector Hendes Majestæt Dronningen

Indklagede Johnny Pedersen mødte med bisidderne Arne Pagh og Thomas Pedersen.

Johnny Pedersen fremlagde svarskrift (bilag A) og bilagene B-H.

Der fremlagdes skrivelse af 8. februar 2007 fra Bent Mikkelsen, DASU's AO-udvalg.

Som vidner mødte Jens Jensen, Lars Hoffmann, Claus Jensen og Johannes Fraas.

PÅSTANDE:

Lars Kragh nedlagde påstand om, at DASU's AO-udvalgs afgørelse ophæves, således at løbsledelsens afvisning af protesten står ved magt.

Johnny Pedersen nedlagde påstand om stadfæstelse.

SAGEN:

I DM 5 – Gjøngerallyet – den 11. november 2006 nedlagde Johnny Pedersen (start nr. 6) protest mod Lars Kragh (start nr. 19) med den begrundelse, at han mente, at Lars Kraghs bil havde for stor sporvidde foran.

Juryen meddelte samme dag kl. 19.55, at protesten var afvist.

Der henvises til beskrivelsen i DASU's AO-udvalgs kendelse, f.s.v. angår de nærmere tekniske detaljer.

Jens Jensen forklarede, at han har udfærdiget bilag D. Han oplyste vedrørende de udeladte målangivelser i de 2 sidste linier i bilaget således: Måling foretaget midt midt dæk var 1516 mm, ydre fælgkant til ydre fælgkant 1742 mm, og fælg målt til 226 mm.

Lars Hoffmann, næstformand i rallyudvalget, forklarede, at årsagen til, at en protest kun kan omhandle et forhold (DASU's reglement 1, pkt.15,103) er, at man under behandlingen af protesten kun måler det, der er protesteret imod. Man kan godt protestere mod en række ting ved en bil, men så skal man betale særskilt for hver enkelt protest. Hvis Johnny Pedersens protest oprindeligt havde været nedlagt mod det, som AO-udvalget har begrundet sin afgørelse med, havde man målt på det. Under DASU's AO-udvalgs behandling af sagen har AO-udvalget selv udregnet de manglende mål.

Claus Jensen, racerbilsbygger, forklarede, at en camber på mellem 1 og 7 grader er normalt. Lars Kraghs bil blev drøftet, da den i 1999 blev bygget, men endte med at blive blåstemplet.

Johannes Fraas, medlem af rallyudvalget med teknik som primæropgave, har forklaret, at han er ansvarlig for den politiske del af TMU. I forbindelse med denne sag er man blevet opmærksom på, at

der ingen steder direkte står, at sporvidden på en bil som Lars Kraghs er fri. Det er nu ændret. Problemet i denne sag er, at man målte sporvidden, fordi protesten gik på den, men man har ikke målt det, som er relevant for AO-udvalgets afgørelse. AO-udvalget har regnet sig frem til noget på et alt for usikkert grundlag.

Appeludvalget tilkendegav herefter, at udvalget ikke har et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere uenigheden mellem det, som er kommet frem under vidneforklaringerne, og det som DASU's AO-udvalg har lagt til grund i sin afgørelse. Appeludvalget udsætter derfor sagen med henblik på at stille nogle opklarende spørgsmål til DASU's AO-udvalg.

Appeludvalget sender til parternes orientering de spørgsmål, der stilles.

Når DASU's AO-udvalg har besvaret spørgsmålene, sender appeludvalget svaret til parterne og anmoder disse om inden en ved fremsendelsen fastsat frist at fremkomme med deres afsluttende bemærkninger.

De tilstedeværende parter, bisiddere og tilhørere forlod mødet.

Appeludvalget formulerede henvendelsen til DASU's AO-udvalg således:

"Under behandling af sagen den 20. februar 2007 opstod uenighed mellem de mødende parter om nogle motortekniske spørgsmål, som indgår i sagen. Appeludvalget ønsker derfor at stille nogle spørgsmål til DASU's AO-udvalg.

AO-udvalget anfører i sin kendelse på side 3 forneden: "Efter de for AO-udvalget foreliggende oplysninger har konkurrentens bil haft en sporvidde på mere end de 1.632 mm, der i homologeringsattesten er angivet som en maksimal karrosseribredde for den pågældende Opel Kadett gr. A."

1. AO-udvalget anmodes om at uddybe indholdet af og meningen med § 295.5.4 i 295 GRUPPE H NATIONAL.

2. Det bedes i den forbindelse oplyst, hvilken betydning en skråstilling af forhjulene har for bedømmelsen af, om "den øverste del af hjulet ... lodret over hjulets navcentrum ... [er] afskærmet af karosseriet set ovenfra, i mindst 45 grader til hver af side af centerlinien", og hvilke oplysninger om "Camber vinklen" AO-udvalget konkret har lagt til grund ved behandlingen af den foreliggende sag.

3. Hvad er grundlaget for AO-udvalgets formulering: "Efter de for AO-udvalget foreliggende oplysninger".

Sagen blev herefter udsat på besvarelse af de 3 spørgsmål.

Den 8. marts 2007 modtog Appeludvalget DASU's AO-udvalgs besvarelse af de 3 spørgsmål.

DASU'S AO-UDVALGS BESVARELSE:

" Dansk Automobil Sports Unions amatør- og Ordensudvalg har modtaget protokolltilførsel fra Dansk Idrætsforbunds Appeludvalg med anmodning og besvarelse af følgende tre spørgsmål:

Spørgsmål 1

AO-udvalget anmodes om at uddybe indholdet af og meningen med § 295.5.4 i 295 GRUPPE H NATIONAL.

Svar:

Det fremgår af reglement 295.5.4 (hjul), at det komplette hjul (fælg, nav og dæk) er frit, men skal overholde de i tabellen anførte maksimale bredder for de enkelte klasser under forudsætning af, at de kan anbringes i det originale karosseri. Det betyder, at den øverste del af hjulet (fælg, nav og dækside) lodret over hjulets navcentrum skal være afskærmet af karosseriet set ovenfra i mindst 45 grader til hver side af centerlinien.

Amatør- og Ordensudvalget fortolker bestemmelsen således, at for gruppe H biler, er sporvidden fri, dog under forudsætning af at den i reglement 295.5.4 maksimale bredde ikke er overskredet. Under henvisning til at reglementet henviser til "det originale karosseri" må dette mål ikke overskrides i forhold til den maksimale karosseribredde, der er anført i homologeringsattesten for den pågældende bil. Den maksimale karosseribredde ændres ikke af, at man kan benytte såkaldte deflektorer, der må placeres i op til 50 mm uden for det oprindelige karosseri. Deflektorer og mål på disse har således ingen betydning for fastsættelse af den maksimale sporvidde.

Denne reglementsbestemmelse fører i den konkrete sag til følgende resultat.

Ifølge de tekniske undersøgelser, jf. bilag 6, er sporvidden målt til 1.514 mm, og det fremgår af homologeringsattesten for klagerens bil, at den maksimale originale karosseribredde må være 1.632 mm. Efter Amatør- og Ordensudvalgets opfattelse er det nødvendigt at sammenkoble den målte sporvidde med den maksimale tilladte bredde af karosseriet for at kunne konstatere, om bilen overholder kravene i reglement 295.5.4. Beklageligvis ville Dansk Automobil Sports Unions tekniske udvalg under sagens behandling for Amatør- og Ordensudvalget ikke oplyse målet på hjulbredden. Amatør- og Ordensudvalget var derfor nødsaget til at foretage en beregning af den skønnede hjulbredde således.

Når den maksimale hjulbredde er angivet i homologeringsattest A5369 til 1.632 mm og sporvidden på den undersøgte bil er opmålt til 1.514 mm efterlader dette en tilladelig hjulbredde på 1.632 – 1.514 eller 118 mm, svarende til en maksimal fælgbredde på 4,5 tomme. På sagens bilag 4 kan den nøjagtige fælgbredde ikke aflæses, men det kan med fuld sikkerhed fastslås, at fælgbredden overstiger 4,5 tomme. Den anvendte bredde er snarere i nærheden af 7-8 tommer og i øvrigt er det ganske usandsynligt, at en konkurrencebil i gruppe H vil køre med en fælgbredde på 4,5 tomme.

På denne baggrund har Amatør- og Ordensudvalget lagt til grund, at sporvidden har været forøget ud over bilens godkendte maksimale bredde.

Spørgsmål 2

Det bedes i den forbindelse oplyst, hvilken betydning en skråstilling af forhjulene har for bedømmelsen af, om "den øverste del af hjulet ... lodret over hjulets navcentrum ... [er] afskærmet af karosseriet set ovenfra, i mindst 45 grader til hver af

side af centerlinien", og hvilke oplysninger om "Camber vinklen" AO-udvalget konkret har lagt til grund ved behandlingen af den foreliggende sag.

Svar:

Indledningsvis bemærkes, at spørgsmålet giver anledning til forundring, i og med at ingen af parterne under sagens behandling for Amator- og Ordensudvalget har påberåbt sig dette anbringende. Anbringendet indgår derfor ikke i Amator- og Ordensudvalgets behandling af sagen.

Herudover bemærkes, at Dansk Automobil Sports Unions tekniske udvalg nu har oplyst hjulbredden til at være 226 mm, hvilket man som nævnt ikke ønskede at oplyse under sagens behandling for Amator- og Ordensudvalget.

Såfremt spørgsmålet er korrekt forstået drejer det sig om, hvorvidt indstilling af hjulene med såkaldt negativ Camber bringer overkanten af hjulene indenfor den maksimale karosseribredde. Eller sagt på en anden måde hvor meget kan man opnå i retning af lovliggørelse ved at lade overkanten af hjulene hælde indefter.

Som anført i reglement 295.5.4 er den øverste del af det komplette hjul defineret som 3 dele: 1 fælg, 2 nav og 3 dæksiden. Dette må betyde, at den øverste del er den øverste halvdel af hjulet. Som bekendt sidder navet i hjulcentrum og navet indgår derfor i definitionen på den øverste del af hjulet. Hvis målet i niveau med navet på et hjul, der nu er oplyst til at være 226 mm bredt, skal med på de maksimale 118 mm, jf. foran, bliver hjulets vinkel i forhold til vandret ca. 60 grader. Dette kan efter Amator- og Ordensudvalgets opfattelse ikke lade sig gøre. Karosseriet vil skulle sænkes så meget, at der ikke er frihøjde nok tilbage på bilen. For det andet er der ikke plads til hjulophæng inden for skærmen, og for det tredje vil en sådan styringsgeometri give en komplet ustyrlig bil.

Amator- og Ordensudvalget har endvidere ud fra de foreliggende oplysninger forsøgt at foretage en beregning af den negative Camber på klagerens bil. Såfremt det antages, at hjulene udvendig har en dækdiameter på 24 tommer, svarende til 603,8 mm på et dæk af dimensionen 215/14-17, og man tipper hjulet 90 grader, vil hjulets overkant flytte sig 12 tommer i forhold til navcentrum. Med en 20 graders negativ Camber vil overkanten af hjulet forsvinde 12 tommer $\times 7/90$ ind i karosseriet eller 0,9333 tommer. Selv med 7 graders negativ Camber er der således kun plads til maksimalt 5,5 tommer eller et væsentligt smallere hjul end det af klageren anvendte. Sagt på en anden måde skal man op over 14 graders negativ Camber, før der kan blive plads til hjulenes overkant inden for karosseriet, og det er af klageren oplyst at hans negative Camber var mellem 1 og 7 grader. Selv ud fra dette nye anbringende er Amator- og Ordensudvalgets afgørelse i overensstemmelse med de for gruppe H biler gældende regler.

Spørgsmål 3

Hvad er grundlaget for AO-udvalgets formulering: "Efter de for AO-udvalget foreliggende oplysninger".

Svar:

Amator- og Ordensudvalget har som nævnt ikke kunnet få teknisk udvalg til at oplyse den målte hjulbredde, men har kalkuleret hjulbredden ud fra de forannævnte oplysninger og har skønnet, at hjulbredden under alle omstændigheder væsentligt oversteg 4,5 tomme. Dette er nu også bekræftet ved de oplysninger, teknisk udvalg har givet for DIF's Appeludvalg."

Parterne har efter modtagelsen af besvarelsen af de stillede spørgsmål i skrivelser af 29. marts 2007 anført deres afsluttende bemærkninger.

PARTERNES AUGUMENTER:

Parterne har i mødet d. 20. februar 2007 i alt væsentligt henholdt sig til de argumenter, som er anført i henholdsvis klageskrivelsen og svarskriftet og har som nævnt i skrivelser af 29. marts 2007 anført deres afsluttende bemærkninger.

Lars Kragh har særlig anført, at DASU's AO-udvalg ikke var berettiget til at inddrage spørgsmålet om, hvorvidt hans bil stred mod Reglement 2, pkt. 295.5.4, da Johnny Pedersens protest ikke angik det forhold.

APPELUDVALGETS BEGRUNDELSE OG KONKLUSION:

DASU's Reglement 1, punkt 15.102 lyder således: "*Af protesten skal fremgå, hvilke bestemmelser, der menes overtrådt*", og punkt 15.103 således: "*En protest kan kun omhandle et forhold*",

Protestblanket underskrevet af Johnny Pedersen (bilag B, side 1) lyder således: "Vi mener, at start nr. 19's bil har for stor sporvidde foran". Løbsledelsen afsagde samme dag kendelse angående protesten (bilag B, side 2), hvoraf blandt andet fremgår: "Protesten underkendes.....Målet overskrider ikke maksimalmålet i homologeringsattest A 5369".

Af "Specifikation af teknisk kontrol" (bilag C9) fremgår blandt andet, at foraksel er målt til 1514mm og, at det homologerede mål er 1632mm. Af homologeringsattesten for Lars Kraghs bil (bilag 6) fremgår imidlertid, at det nævnte homologerede mål på 1632mm angår karosseribredden og, at der ikke er fastsat noget homologeret mål for sporvidden på Lars Kraghs bil.

Johnny Pedersen appellerede i skrivelse af 15. november 2006 (bilag 4) løbsledelsens kendelse. Det fremgår af skrivelsen, at protesten angår homologeringsattestens pkt. 207 – hvorefter sporvidden maksimalt må være 1406mm- og ikke pkt. 204, der angår karosseribredden.

Johnny Pedersens oprindelige protest og den senere appel af løbsledelsens afgørelse bygger således på den forkerte antagelse, at pkt. 207 gælder for Lars Kraghs bil.

DASU's AO-udvalg tiltrådte i kendelsen af 20. december 2006, at der ikke efter homologeringsattesten gælder nogen begrænsning i den maximale sporvidde for Lars Kraghs bil, men gav Johnny Pedersens medhold i hans appel af løbsledelsens kendelse med den begrundelse, at bilen ikke overholdt bestemmelsen i Reglement 2, pkt. 295.5.4.

Fra kendelsen citeres: "Efter de for Amatør- og Ordensudvalget foreliggende oplysninger har konkurrentens bil haft en sporvidde (udvendig) på mere end de 1.632mm, der i homologeringsattesten er angivet som en maksimal (original) karosseribredde for den pågældende Opel Kadett gr. A."

AO-udvalget har i svaret på Appeludvalgets spørgsmål 3 anført, at den antagelse som ligger bag de i citatet nævnte "foreliggende oplysninger" er bekræftet ved de oplysninger, som teknisk udvalg under mødet den 20. februar 2007 gav vedrørende hjulbredden.

Det lægges til grund, at Johnny Pedersens oprindelige protest ikke angik spørgsmålet om, hvorvidt Lars Kraghs bil overholdt Reglement 2, pkt. 295.5.4, og at den tekniske kontrol og måling af bilen, der foretoges på grundlag af protesten derfor ikke viser, om bilen stred mod pkt. 295.5.4., der er grundlaget for DASU's AO-udvalgs afgørelse.

Appeludvalget følger ved vurderingen af, om en fravigelse af formelle regler – her pkt. 15.103 i DASU's reglement 1 - skal have betydning ved afgørelsen af en sag, den praksis, at fravigelsen tillægges betydning, hvis den har afgørende indflydelse på det grundlag, som foreligger for Appeludvalget ved afgørelsen af sagens materielle tvistepunkt.

Hvis Johnny Pedersens protest havde drejet sig om pkt. 295.5.4 havde der i dag foreligget en måling, der ikke efterlod tvivl om, hvorvidt Lars Kraghs bil stred mod bestemmelsen.

Appeludvalget lægger videre til grund, at de teknisk sagkyndige i Rallyudvalget og AO-udvalget er uenige om, hvorvidt Lars Kraghs bil overholdt kravene i pkt. 295.5.4.

På den baggrund finder Appeludvalget, at det forhold, at det ikke fra sagens begyndelse – Johnny Pedersens indgivelse af protesten – stod klart eller blev præciseret, at problemet ikke angik bilens overholdelse af målene i homologeringsattesten, men overholdelsen af reglementets pkt. 295.5.4, har haft en sådan betydning for afgørelsesgrundlaget, at protesten ikke har kunnet danne grundlag for en fældende afgørelse i medfør af den nævnte bestemmelse i reglementet.

Appeludvalget tager herefter Lars Kraghs påstand til følge, således at DASU's AO-udvalgs afgørelse ophæves, og løbsledelsens afvisning af Johnny Pedersens protest står ved magt.

Thi bestemmes:

DASU's Amatør- og Ordensudvalgs afgørelse ophæves.

Niels Viltøft

Fg. dommer

/ Udskriftens nøglighed bekræftes

Ulla Meinecke-Søes

