

NORGES MOTORSPORTFORBUND APPELLUTVALG



Protokoll

Tid: 24.06.2004 kl. 17.15 – 21.00

Sted: Ullevål stadion møterom 2011

Tilstede: Appellutvalget: Otto Gulliksen konst. Leder, Anne Helene Oppegaard, Per Engen. Via telefon deltok Harald Halvorsen og Roger Einhaug. Saksbehandler Geir Lilletvedt.

Appellanter: Fører A, B, C og D.

Vitner: Diverse

Prosessuell spørsmål.

Det har kommet inn 4 appeller etter NM-runden i Roadracing 6. juni på Rudskogen. Appellene og appellgebyr er innkommet rettidig, jfr straffereglementets §§ 4.6 og 4.7 og er ellers i orden. Sakene tas derfor opp til behandling.

Etter straffereglementets § 4.7.3. første ledd skal appellen behandles senest 15 dager etter innlevering. Appellene er innkommet på forskjellige dager og Appellutvalget tolker derfor denne bestemmelsen til å sette fristen til 15 dager etter at appellfristen er utløpt. Forhandlingene holdes innenfor 15 dagers fristen for første innkomne appell.

Da det ikke lot seg gjøre å samle hele Appellutvalget til høringen, deltok to av Appellutvalgets medlemmer via telefonmøte. Det ble ikke ført vitner utover sakens parter. Partsbegrepet ble tolket til også å omfatte en av appellantenes mekaniker, samt impliserte funksjonærer som løpets Juryleder og tekniske kontrollanter. Alle parter aksepterte dette. Høringen ble derfor lovlig avholdt, jfr Straffereglementets §5.1, 4.ledd.

Appellutvalgets kompetanse er begrenset. Etter Straffereglementets § 5.4 kan ikke appellutvalget forhøye en dom. Dette har vært forelagt lovutvalget og tolket til å gjelde følgende: Appellutvalgets kompetanse ved straffeutmaling er lik den kompetanse det organ har hvis avgjørelse det appelleres på. I dette tilfelle juryen. Appellutvalget kan for øvrig prøve alle sider ved sakene.

Da appellene i sak dreier seg om de samme forhold velger Appellutvalget å behandle alle sakene under ett, selv om ikke alle er omfattet av alle utelukkelsesgrunner.

Så over til sakens realiteter.

Fører A ble utelukket fra resultatlisten i angjeldende NM-runde for brudd på teknisk reglement pkt 82 nasjonale tillegg bestemmelse for standardklasser ved å ha:

- bevisst avkutting av fothvilere

Fører B ble utelukket fra resultatlisten i angjeldende NM-runde for brudd på teknisk reglement pkt 82 nasjonale tillegg bestemmelse for standardklasser ved å ha:

- Skruer på begge sider i innfestingen til styret er fjernet.
- Bakre pottefeste bøyd innover slik at eksospotten er festet på utsiden av festebraketten (originalt er denne festet på innsiden).
- Luftinntaksdeksel på øvre fremre kåpedel var fjernet på begge sider, noe som skal ha blitt påpekt av stevneleder første treningspass lørdag.

Fører C ble utelukket fra resultatlisten i angjeldende NM-runde for brudd på teknisk reglement pkt 82 nasjonale tillegg bestemmelse for standardklasser ved å ha:

- Skruer på begge sider i innfestingen til styret er fjernet.

Fører D ble utelukket fra resultatlisten i angjeldende NM-runde for brudd på teknisk reglement pkt 82 nasjonale tillegg bestemmelse for standardklasser ved å ha:

- bevisst avkutting av fothvilere
- Skruer på begge sider i innfestingen til styret er fjernet.

Alle disse har appellert med påstand om at juryens avgjørelse om utelukkelse blir opphevet.

Behandling av appeller på tekniske feil ved syklene.

Reglene:

Appellutvalget legger til grunn at de tekniske spørsmål skal løses på bakgrunn av de særbestemmelser som gjelder for standardklasser.

Regelen vedrørende standardsykler sier i pkt 82 nasjonale tillegg, bestemmelser for standardklasser pkt 4 at

Motorsykkelen skal framstå som original, slik som den leveres til alminnelig landeveiskjøring. Dette skal kunne bekreftes ved en medbrakt reservedelskatalog eller lignende.

Det er gjort visse modifikasjoner til dette og under følgende tillegg gjelder og avsnittet om hva som kan forandres/byttes heter det:

- *Innfesting av eksosanlegg kan byttes ut med uoriginal, men skal allikevel ha samme form og posisjon i høyde og bredde som original.*
- *Styrer (disse skal framstå som originale)*
- *Fothvilere (må være montert på samme sted som original)*
- *Fotpinnens posisjon og lengde skal være lik den originale.*
- *Kåpe og bakstuss under forutsetning av at disse framstår som originale*

Under avsnittet hva som er forbudt står følgende:

- *Bevisst "inntrykking" av eksospottene i nedkant aksepteres ikke. Ei heller bevisst avkutting av fothvilere.*

Det kan etter en helhetlig tolkning av selve bestemmelsen ikke være tvil om at syklene skal framstå som standardsykler. Dette er også den mening som ligger bak pkt 4. I tolkningen av de enkelte regler legger utvalget til grunn for tolkningene at endringer ikke skal være prestasjonsfremmende eller utgjøre noen sikkerhetsmessig risiko. Noe annet vil stride mot intensjonen med reglene om at syklene skal framstå som standardsykler.

Vedrørende luftinntak:

Når det gjelder kåpe tolker utvalget regelen slik at kan disse støpes men skal være lik i fasong som en original. Det er et faktum at slike avstøpninger kan være ulike i passform slik at pakningen mellom kåpe og innsug i motor lett kan falle av. At denne pakningen er borte er, slik utvalget ser det, ikke prestasjonsfremmende, heller tvert om da luftinnstrømningen da ikke blir optimal. Under vitneavhør var det ulik oppfatning om hva som var ment med luftinntaksdeksler og at formuleringen i avgjørelsen kunne misforstås. Juryleder presiserte at det gjaldt to deksler fremme på kåpen som gjorde det mulig å se inn på motoren. Dette kan ha en viss betydning med hensyn til avkjøling av motoren. På den annen side fungerer en tettere kåpe slik at luft kan presses til sidene og således redusere luftmotstanden. Slik

Appellutvalget ser det, er mangel på slike deksler prestasjonshemmende. Men utvalget vil også påpeke at ved at disse deksler ikke var på plass, så fremstår ikke kåpen som original. At dekslene ikke var på plass kan således ikke alene være grunn til utelukkelse da det ikke er prestasjonsfremmende eller utgjør noen sikkerhetsrisiko. Utvalget finner at dekslene skulle vært på plass og at mangel av deksel skulle avstedkommet advarsel og pålegg om utbedring. Det er således dårlige rutiner i forbindelse med teknisk kontroll når mangler blir påpekt og det ikke gjøres en kontroll av at mangelen før vedkommende får starte. Det er videre slik at enhver fører har ansvaret for at egen sykkel hele tiden er i henhold til reglementet, jfr Spesialreglementet RR § 01.77.02.14 nasjonale tillegg tredje ledd, første punktum. Ved å unnlate å følge pålegg må fører selv bære risikoen for unnlattelsen.

Innfesting av potten:

Når det gjelder innfesting av potten kan regelen være tvetydig. Spørsmålet er om regelen mener at selve innfestingen skal ha samme form og posisjon i høyde og bredde som originalen eller om det menes at potten skal ha dette. Etter en språklig tolkning anser utvalget at regelen skal forstås til å gjelde selve innfestingsdelen. Er denne innfestingen som beskrevet i spesifikasjonene vil automatisk potten få samme posisjon som originalt. Ved at potten får en annen posisjon vil dette kunne utgjøre en større nedbrekksvinkel som helt klart må sies å være prestasjonsfremmende. I dette tilfelle var innfestingen ikke som regelen pålegger, men utvalget legger til grunn at selve pottens posisjon var slik den skal være originalt. Innfestingen var gjort på utsiden av festebrakketten mens det originalt er gjort innvendig. Dette er gjort av økonomiske grunner da føreren var redd innfestingen skulle bli ødelagt om denne ble forsøkt rettet. Hadde innfestingen røket måtte hele potten byttes. Slik utvalget ser det har føreren ikke hatt noen prestasjonsfremmende gevinst ved at innfestingen ikke følger spesifikasjonene. Etter de forklaringer som er avgitt er det ikke fremkommet at potten har hatt en bevisst inntrykking i nedkant. Hadde så vært tilfelle skal sykkelen ikke godkjennes og således ville en utelukkelse være riktig. Når regelen så klart definerer en regel om potten, så skulle dette vært påpekt ved den ordinære kontrollen at dette skulle vært utbedret. Så er ikke skjedd. Som nevnt tidligere har føreren selv ansvaret for sin sykkel og når han vet at dette kan avstedkomme reaksjoner burde føreren selv ha tatt opp dette punktet ved den ordinære tekniske kontrollen for å få en avklaring på om det kunne godkjennes. I dette tilfelle har føreren ikke tatt dette opp med teknisk kontrollant og løper med det en risiko og må da selvsagt ta konsekvensene. I dette tilfelle ville det være riktig med en skriftlig advarsel om at dette skulle være utbedret til neste start. Ut fra tidligere praksis om samme problem i fjor ble dette også gjort og man fikk da beskjed om at flere advarsler ville føre til utelukkelse. Dette burde også RR-utvalget ha hatt en fast praksis på.

Styringsbolter i styreinntfestingen

Når det gjelder innfesting av styrer sier regelen at styrer kan forandres/byttes men at disse skal fremstå som originale. Spørsmålet blir her om hva som menes med dette.

Partene anfører at styringsboltene blir tatt bort av økonomiske årsaker og at dette ikke har noen sikkerhetsmessig effekt. Sitter disse styringsboltene på vil styrene lettere bli påført skader som gjør utskiftning av selve styret nødvendig. Ved velt vil innfestingen vri seg på selve gaffelbenet slik at styret legger seg mot tanksiden og således unngå at styret får støtskade. Det anføres videre at dette godkjennes i de andre nordiske landene.

Appellutvalget legger stor vekt på pkt 4 i de fellesnordiske bestemmelsene som sier at motorsykkelen skal framstå som original, slik som den leveres til alminnelig landeveiskjøring.

Slik bestemmelsen er utformet åpner ikke den for at man kan fjerne styringsboltene.

Under tillegget som nevner hva man kan forandre eller bytte står det at styrer kan byttes men at disse skal fremstå som originale. Appellutvalget kan ikke se at dette åpner for at disse styringsboltene kan fjernes.

Anførsler om at det tillates i de andre nordiske landene blir ikke tillagt stor vekt da Appellutvalget finner at bestemmelsene skal tolkes slik de fremtrer i norsk utgave. Om dette skaper tolkningsforskjeller mellom de nordiske landene får man sørge for et regelverk som er klarere.

I forhold til om en slik feil skal kunne medføre utelukkelse anser Appellutvalget at dette skal vurderes i forhold til et sikkerhetsmessig synspunkt. Hvis styringsboltene er tatt bort, kan dette medføre at styreinntfestingen kan bevege seg på gaffelbenet. Når førerne anfører økonomiske grunner for å fjerne styringsboltene, blir de ikke hørt med dette. Sikkerhetsvurderinger vil måtte gå foran økonomiske vurderinger. Anser man at slike styringsbolter ikke utgjør noen fare sikkerhetsmessig, får man benytte

vanlig prosedyre ved å endre reglene på korrekt måte. Utelukkelse for mangel av styringsbolter på styreinffestingene er ikke en for streng reaksjon.

Bevisst avkutting av fothvilere

Når det gjelder fothvilere står det under "følgende tillegg gjelder" punktet forandres/byttes at: Fothvilere (må være montert på samme sted som original)

– fotpinnens posisjon og lengde skal være lik den originale.

Det ble videre under et jurylederseminar bestemt at teksten under forbudte tiltak skulle utvides med at:

- bevisst "inntrykking" av eksospottene i nedkant aksepteres ikke. Ei heller bevisst avkutting av fothvilere.

En slik tilføyelse som ytterligere skal understreke begrensninger, må medføre at regelen må fortolkes svært strengt.

Hva som menes med bevisst avkutting må tolkes. Appellutvalget ser det slik at det kun finnes to måter å "bevisst" kutte fothvileren. Man kan enten ved hjelp av verktøy sage eller kutte av fothvileren eller man kan bevisst trykke fotpinnen ned i bakken under kjøring for med det å oppnå at fotpinnen blir slipt/skrapt i bakken og således gjort kortere. Det skal tilføyes at alle fothvilere er av en modell som er fjærbelastet og når pinnen tar i bakken vil den meget lett gi etter så lenge den berører bakken. Trykkes foten ned på fotpinnen vil den bli slipt i bakken.

Som i punktet over med styrebolter legger Appellutvalget stor vekt på pkt 4 i de fellesnordiske bestemmelsene som sier at motorsykkelen skal framstå som original, slik som den leveres til alminnelig landeveiskjøring. Originalt kommer fothvilere med en varselpinne, også kalt "pysepinne", som skal varsle om fothvileren er i ferd med å ta i bakken. Er "pysepinnen" påmontert vil denne bli slipt før selve fotpinnen. Er denne tatt bort får man ingen forvarsel om at man er i ferd med å få fothvileren i asfalten. Det er slik Appellutvalget ser det en bevisst handling å fjerne "pysepinnen". Skulle man ved kontroll finne at fothvileren er kortere enn originalt og man finner at "pysepinnen" er borte, har man utført en bevisst handling ved å fjerne den og således brudt bestemmelsen. Velger man å fjerne "pysepinnen" må man være klar over risikoen for at man kan bli tatt om fothvileren skulle være for kort. Er derimot "pysepinnen" borte og fothvileren like hel har man ikke brudt bestemmelsen. Dette fordi bestemmelsen forbyr avkorting av selve fothvileren.

Hva hensikten er med å få fotpinnen kortere blir ikke anført av noen. Men Appellutvalget mener at nedbrekksvinkelen blir større om fotpinnen blir kortere. Ved større nedbrekk vil mulighetene for større fart i sving øke. Dette skal derfor ses på som prestasjonsfremmende tiltak. Av den grunn finner Appellutvalget det riktig at dette fører til utelukkelse.

Appell på saksbehandlingsfeil.

Så over til det formelle ved selve den tekniske etterkontrollen. Teknisk kontrollant er den ansvarlige i forbindelse med tekniske kontroller. Videre er det han som skal utnevne assistenter til individuelle oppgaver under trening, løp og sluttkontroll, jfr spesialreglement RR art 01.77.01.3.. Han skal videre avlevere en rapport etter teknisk kontroll og en særlig rapport ved eventuelle tekniske etterkontroller.

I forbindelse med dette løpet var det juryen som utpekte tekniske kontrollanter til etterkontrollen. Det vises her til juryprotokoll 2. jurymøte punkt 8. fra lørdag 5.juni kl. 18.00. I vitneavhør av teknisk kontrollant opplyste han at han ikke var tilstede på dette jurymøte. Han opplyste også at han på søndag formiddag fikk beskjed om å holde en etterkontroll og at han skulle ha med NNG. Det er et brudd med reglene når juryen peker ut hvem som skal utføre tekniske kontroller, jfr spesialreglement RR art 01.77.01.3.

At juryen utpeker NN er en uopprettelig feil som bryter med bestemmelser i NLR og alminnelige habilitetsregler. I følge NLR § 40.6 kan ikke en lisensiert funksjonær være både funksjonær og deltager i samme løp. Nå var ikke NN ansvarlig teknisk kontrollant under løpet, men han ble kalt inn for å hjelpe til under teknisk etterkontroll nettopp fordi han har teknisk kontrollant lisens og i tillegg hadde arbeidet med reglementet. Nå kan det hevdes at bestemmelsen ikke kommer til anvendelse nettopp fordi han ikke var teknisk kontrollant etter tilleggsreglene. Men Appellutvalget mener hensikten bak regelen er å forhindre at så sentrale funksjoner som krever lisensiering ikke må komme i en dobbeltrolle. Dette fordi lisensierte funksjonærer har makt under løpet. Det er altså habilitetsgrunner bak regelen. Appellutvalget tolker derfor bestemmelsen utvidende til også å gjelde nettopp slike tilfeller som dette. Men NN er også inhabil etter alminnelige ulovfestede habilitetsregler. En deltager må sies å være inhabil til å ta avgjørelser mot konkurrenter når han i tillegg deltar i samme klasse. NN var deltager i klassen 600 Production. I følge

teknisk kontrollant NN var det både han og NN som påpekte feil og bestemte hvilke sykler de skulle underkjenne. Ved utelukkelse ville NN selv få bedre plassering enn den han egentlig oppnådde ved målpassering. Om denne fordel er stor eller liten er ikke av betydning.

Rapport fra teknisk etterkontroll er skrevet av Juryleder. Rapporten er ikke underskrevet av teknisk kontrollant. Dette er ikke tråd med vanlig praksis. Rapporter fra ansvarlige funksjonærer som Juryleder, dommer, teknisk kontrollant, lege og miljøkontrollant skal være underskrevet av rette vedkommende. Dette av hensyn til etterrettighet for at rapporter er korrekte. I dette tilfellet er det ikke oppført i rapporten fra etterkontrollen at sykkel til fører A er underkjent. Om dette skyldes en ren forglemmelse eller ikke vites ikke. I tillegg kunne det stilles spørsmål ved om utelukkelsen av fører A skulle vært underkjent på bakgrunn av nettopp dette. Appellutvalget tar ikke stilling til det. Det er videre uoverensstemmelse mellom rapporten og hva juryens kjennelse sier med hensyn til feil ved sykkel til fører D. Appellutvalget har også her valgt å ikke se nærmere på det.

Når det foreligger slike formelle feil kan ikke den tekniske etterkontrollen godkjennes selv om de påpeker feil som er regelstridige. Appellantene får derfor medhold i sine appeller på grunn av saksbehandlingsfeil.

Sluttbemerkninger.

Så til slutt noen bemerkninger til selve løpsarrangementet og andre forhold. Appellutvalget anser det ikke tilfredsstillende at det ikke fremgår av juryrapporter hvem som er tilstede på jurymøter. Juryprotokoller er så viktige dokumenter at det klart bør fremgå hvem som er tilstede på ethvert jurymøte. Dette var et viktig moment i denne saken i forhold til om reglene ble fulgt.

Videre vil Appellutvalget bemerke at det ikke finnes teknisk kontrollant rapporter på de sykler som det påvises feil ved. Det vises her til protokoll fra jurylederseminar hvor nesten alle klubber var tilstede og hvor nettopp dette blir understreket skal gjøres. Under vitneforklaringen av teknisk kontrollant NN kom det frem at det var påpekt flere feil ved sykler ved ordinær kontroll, men han kunne ikke huske hvilke sykler dette gjaldt og om dette også gjaldt sykler som senere ble underkjent. Med skikkelig rapporteringsskjema ville dette kunne kontrolleres. Videre kunne man da ha ført en skikkelig kontroll av at feil ble utbedret uten å la alt skure og gå helt til det ble foretatt etterkontroll etter løpet.

Det er også viktig å påpeke at det finnes regler for hvem som får oppholde seg i Parc Fermé, jfr Spesialreglementets Appendix 021.14 hvor det står at ingen andre enn kontrollanten, dommeren, stevnelederen og de funksjonærene som har ansvar for området får befinne seg i lukket depot, med unntak av når de fremviser skriftlig tillatelse undertegnet av stevnelederen. At flere har vært i området som ikke hadde noe der å gjøre er fastslått.

Det kan også sies at det under vitneavhør har fremkommet at det har blitt gitt gale eller i beste fall villedende informasjon i forbindelse med tekniske regler ved teknisk kontroll. Et eksempel er at ansvarlig teknisk kontrollant utpekt av jurylederseminaret den 6. mars. til teknisk kontroll hadde uttalt at det holdt om forhvileren kun måtte 2/3 av original lengde. Appellutvalget har sjekket dette i regler flere år tilbake og kan ikke finne en slik angivelse noen steder. En slik angivelse er heller ikke i tråd med de uttrykkelige påpekninger som ble understreket i møte 6. mars. og den fortolkning Appellutvalget er kommet til. At det derfor ble forvirring rundt regelen om fothvilere er derfor ikke merkelig.

Det er videre betenkelig at Roadracingutvalget og klubbene utpeker en person som ansvarlig teknisk kontrollant som samtidig er teamsjef for et av de største teamene. I tillegg er det bestemt at vedkommende skal være tilstede på alle jurymøter, jfr protokoll fra nevnte jurylederseminar hvor denne er pålagt møteplikt til jurymøtene. Dette må bli galt så lenge denne personen da får vite om hvilke avgjørelser juryen tar med hensyn til etterkontroller. Om denne personen utnytter denne opplysningen eller ikke, er irrelevant.

Det er også påfallende hvor diffuse eller uklare reglene er på det tekniske feltet. Dette alene kan få til følge at flere førere ikke har sykler i tråd med reglene. Det blir i tillegg feil hvis det blir innfortolket grenser som reglene allikevel ikke åpner for. Roadracingutvalget bør derfor ha en nøye gjennomgang av reglene slik at disse fremstår i en klarere og mer lettfortolket utgave.

NORGES MOTORSPORTFORBUND APPELLUTVALG



Appellutvalgets dom:

Appellene fra fører A, B, C og D tas til følge. Resultatene fra målplassering skal legges til grunn som gyldig resultatliste. Innbetalt appellgebyr skal tilbakeføres.

Oslo 25.juni 2004.

Otto Gulliksen
(sign)

Harald Halvorsen
(sign)

Roger Einhaug
(sign)

Anne Helene Oppegaard
(sign)

Per Engen
(sign)