

## EAL APELLATSIOONIKOMISJONI OTSUS

Otsuse kuupäev	9. juuni 2026. a.
Komisjoni koosseis	Erik Lepikson (esimees), Mart Missik, Miko-Ove Niinemäe
Lahendatav juhtum	Kuningamäe Kardiklubi apellatsioon 09.05.2026 Kandava ringrajal toimunud Eesti Meistrivõistluste kardispordis II etapi ja Balti Karikavõistluste I etapi žürii otsuse nr 31 peale

### **OTSUS:**

- 1. Jätta apellatsioonkaebus rahuldamata;**
- 2. Jätta apellatsioonimaks tagastamata (Spordikoodeks art 15.5.4.).**

### **1. ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK**

- 1.1. 09.05.2026 toimus Lätis Kandava ringrajal Eesti Meistrivõistluste II etapp ja Balti Karikavõistluste I etapp kardispordis. Võistlusejärgses tehnilises kontrollis kontrolliti muuhulgas võistleja Ott Pettai (kart nr 455) mootori väljalaskeflantsi vastavust CIK-FIA mootori homologatsioonile nr 041-EM-10.
- 1.2. Tehnilise kontrolli käigus mõõdeti väljalaskeflantsi kõrguseks esmalt 31,58 mm ning pärast detaili puhastamist 31,40 mm. Tehnilise kontrolli esindaja leidis, et homologatsioonis toodud mõõdu  $29 \pm 2$  mm maksimaalselt lubatud väärtus on 31 mm ning detail ei vasta seetõttu tehnilistele nõuetele. Žürii tegi otsuse nr 31, millega diskvalifitseeris võistleja Ott Pettai Micro klassi finaalsõidu tulemustest.
- 1.3. Kuningamäe Kardiklubi esitas žürii otsuse peale apellatsiooni. Apellant ei vaidle mõõdetud tulemuse üle 31,40 mm, kuid leiab, et homologatsioonis toodud mõõtu  $29 \pm 2$  mm tuleb tõlgendada täismillimeetri täpsusklassis ning mõõdetulemus 31,40 mm tuleks lugeda nõuetele vastavaks. Ühtlasi seab apellant kahtluse alla mõõtemetoodika ja mõõteriistade nõuetekohasuse.

### **2. APELLATSIOONIKOMISJONI SEISUKOHT**

- 2.1. Tutvunud apellatsioonkaebuse, sellele lisatud materjalide, žürii selgituse, tehnilise komisjoni selgituse, EAL Tehnikakomitee liikme Karmo Uusmaa kirjaliku seisukoha, apellandi 02.06.2026 seisukoha ning muude asja materjalidega, asub apellatsioonikomisjon seisukohale, et apellatsioon ei kuulu rahuldamisele.

- 2.2. Apellatsioonikomisjon märgib, et käesolevas asjas ei ole vaidluse all mõõtetulemus. Nii apellatsioonist kui ka tehnilise kontrolli käigus antud selgitustest nähtub, et apellant ei vaidlusta asjaolu, et vaidlusaluse väljalaskeflantsi mõõdetud kõrgus oli 31,40 mm. Vastupidi, asja materjalidest nähtub, et kõnealused detailid valmistatigi teadlikult mõõduga 31,40 mm. Samuti viidi mõõtmine läbi korduvalt apellandi esindaja juuresolekul ning mõõtetulemuse suurust ei vaidlustatud. Seetõttu lähtub apellatsioonikomisjon asja lahendamisel tuvastatud asjaolust, et vaidlusaluse detaili kõrgus oli 31,40 mm. Sellest tulenevalt ei ole käesoleva vaidluse lahendamisel määrava tähtsusega mõõtmise dokumenteerimist, mõõtevahendit või muid mõõtmismetoodikat puudutavad küsimused, vaid üksnes see, kas sellise mõõduga detail vastab kohaldatavatele tehnilistele nõuetele.
- 2.3. Eeltoodust tulenevalt seisneb vaidluse põhiküsimus selles, kas mõõduga 31,40 mm väljalaskeflants vastab CIK-FIA mootori homologatsioonile nr 041-EM-10. Apellatsioonikomisjon käsitleb järgnevalt apellatsioonis esitatud väiteid ulatuses, milles need on selle küsimuse lahendamisel asjakohased.
- 2.4. Esiteks ei nõustu apellatsioonikomisjon apellandi väitega, et mõõt  $29 \pm 2$  mm võimaldab lugeda nõuetele vastavaks ka sellise detaili, mille mõõdetud väärtus ületab 31 mm. Mõõdu  $29 \pm 2$  mm tavapärane tehniline tähendus on, et lubatud mõõtevahemik jääb 27 mm ja 31 mm vahele. Apellatsioonikomisjon nõustub selles osas Karmo Uusmaa selgitusega, mille kohaselt tolerants kujutab endastki vahemikku, mille sisse peavad jääma kõik mõõtetulemused koos võimalike mõõtmisvigade, mõõtemääramatuse ja muude metrooloogiliste teguritega. Teisisõnu on tolerants mehhanism, millega arvestatakse tootmisest ja mõõtmisest tulenevaid vältimatuid kõrvalekaldeid. Kui mõõdetud tulemus jääb juba etteantud tolerantsi piiridest välja, siis ei ole alust rakendada sellele täiendavat tolerantsi või muud täiendavat lubatud kõrvalekallet.
- 2.5. Teiseks märgib apellatsioonikomisjon, et sõltumata sellest, kas mõõtu „ $29 \pm 2$  mm“ käsitada tolerantsiga nominaalmõõduna või minimum- ja maximum-väärtust sisaldava mõõduna, on tulemus käesolevas vaidluses sama. Kui käsitada seda tolerantsina, siis on tolerantsi ülempiir 31 mm. Kui käsitada seda minimum- ja maximum-väärtust sisaldava mõõduna, siis tuleneb 2026. aasta CIK-FIA tehniliste tingimuste punktidest 2.7.1 ja 2.7.2, et maksimum on „*highest limit without tolerance*“ ning minimum on „*lowest limit without tolerance*“. Sellisel juhul on 31 mm absoluutne ülempiir, millele täiendavat tolerantsi ei kohaldata. Seega jõuab apellatsioonikomisjon mõlema võimaliku tõlgenduse korral samale järeldusele – mõõt 31,40 mm ületab lubatud ülempiiri.
- 2.6. Kolmandaks ei nõustu apellatsioonikomisjon seisukohaga, et mõõdu esitamine kujul „ $29 \pm 2$  mm“ looks täiendava lubatud vahemiku üle 31 mm. Apellandi käsitus tähendaks sisuliselt seda, et juba kehtestatud tolerantsile lisanduks veel täiendav, reeglites sätestamata tolerants. Apellatsioonikomisjon on seisukohal, et FIA ega CIK-

FIA tehnilised regulatsioonid ei näe ette võimalust rakendada tolerantsile omakorda täiendavat tolerantsi või hinnata mõõtetulemusi ümardamise teel viisil, mis laiendaks homologatsioonis sätestatud mõõtevahemikke. Ka apellant ise on oma 02.06.2026 seisukohtas nõustunud põhimõttega, et tolerantsiga mõõdule ei kohaldata täiendavat ehk nn topelttolerantsi. Vastupidine tõlgendus looks sisuliselt täiendava „varjatud tolerantsi“, mille ulatust ei oleks võimalik objektiivselt määratleda ja mis ei tulene ühestki kohaldatavast regulatsioonist.

- 2.7. Neljandaks ei pea apellatsioonikomisjon põhjendatuks väidet, et homologatsioonis kasutatud komakohtade arv määrab automaatselt mõõtetulemuse hindamise resolutsiooni või ümardamisreegli. Homologatsioonivormis kasutatakse erinevate mõõtude puhul läbivalt erinevaid mõõtude esitamise viise ja täpsusklasse. Näiteks sisaldab sama homologatsioon mõõte kujul „12 mm ±0,8 mm“, kus täisarvuliselt esitatud nominaalmõõdule on rakendatud kümnendkoha täpsusega tolerants. Samuti sisaldab homologatsioon nurkmõõte kujul „144,0° +0/-2°“, kus nominaalväärtus on esitatud ühe kümnendkohaga, kuid lubatud kõrvalekalle täisarvulisena. Seetõttu ei võimalda ainuüksi komakohtade arv teha järeldust selle kohta, millise täpsusklassiga saab mõõtetulemust hinnata.
- 2.8. Viiendaks märgib apellatsioonikomisjon, et apellandi viidatud FIA Formula 1 tehnilised reeglid ei toeta tema seisukohta. Vastupidi, neis sisalduv põhimõte, mille kohaselt piirväärtust ületavat mõõdet ei loeta nõuetele vastavaks sõltumata kümnendkohtade arvust, peegeldab üldist autospordis kehtivat tehnilist loogikat. Asjaolu, et mõnes FIA regulatsioonis on vastav põhimõte sõnaselgelt kirja pandud, ei anna alust järeldada, et muudes FIA või CIK-FIA tehnilistes regulatsioonides tuleks piirväärtust ületavaid mõõtetulemusi ümardamise teel lubatavaks lugeda. Rõhutame, et kardispordis, sarnaselt teiste mootorispori distsipliinidega, kehtib põhimõte, et lubatud on üksnes see, mis on regulatsioonides sõnaselgelt ette nähtud. Käesoleval juhul puudub regulatsioonides säte, mis võimaldaks mõõtmistulemusi tõlgendada apellandi poolt soovitud viisil ja lugeda seeläbi detaili mõõduga 31,40 mm homologatsioonile vastavaks.
- 2.9. Eeltoodust tulenevalt oli žüriil otsus, lugeda vaidlusalune detail tehnilistele nõuetele mittevastavaks ning diskvalifitseerida võistleja vastavalt kehtivatele tehnilistele regulatsioonidele, põhjendatud.
- 2.10. Kuivõrd apellatsioonikomisjon jätab apellatsiooni täies ulatuses rahuldamata, siis ei kuulukaebaja poolt tasutud apellatsioonimaks tagastamisele.

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Erik Lepikson

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Mart Missik

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Miko-Ove Niinemäe