



## EESTI KARDILIIDU ÜLDKOOSOLEK

Aeg: 11. detsember 2019, kell 15:00

Koht: Ülemiste hotell, Tallinn

Koosoleku juhataja: Heikki Hõbemägi

Protokollija: Reimo Särg

### Osalesid Eesti Kardiliidu liikmed:

1. Roli Team, esindaja Andrei Bersenev
2. TARK Racing, esindaja Heikki Hõbemägi
3. Vihur-Team, esindaja Hanno Rajamets
4. Gear Racing, esindaja Reimo Särg
5. Aero Racing, esindaja Siim Siimson
6. Tabasalu Kardirada, esindaja Heikki Hõbemägi
7. AGS Racing, esindaja Guido Allmere
8. Rich Racing, esindaja Timo Raudsik
9. Ivar Veerus
10. Heveko Racing, volitatud esindaja Heikki Hõbemägi

Lisaks: Kaspar Kallasmaa, Janis Kaal, Gunnar Allmere, Toivo Asmer, Johannes Moor, Aivar Korjus, Priit Pööbel, Tarmo Kõss, Raiko Annask, Aavo Talvar, Ivo Ree, Margus Leesmaa, Karl Leesmaa, Kalev Piksar ja Lauri Varblas.

### Päevakord:

1. Kardispordi juhtimine.
2. 2020 võistlusklassid, kalender ja võistlusformaad. Võistluste korraldus.
3. 2020 üldised tehnilised tingimused. Cadet, Micro ja Mini tehnilised tingimused
4. EMV rehvid. Valiku kriteeriumid, hanke pikkus.
5. 2020 litsentsi- ja võistlustasud.

### 1. KARDISPORDI JUHTIMINE

Hõbemägi: Eesti Kardiliit on kardispordi juhtimisega iseseisvalt tegelenud juba Nõukogude ajast alates, toona kardiföderatsiooni nime all. Alliksaare kadumise tõttu jäi Kardiliit vahepeal juhita ja toonane EAL-i peasekretär Arno Sillat võttis organisatsiooni üle. Toivo Asmer tõi Kardiliidu kardisportlastele tagasi. On olnud juriidiliselt iseseisev. Spordialaselt olnud EAL-i alakomitee staatuses. EAL on omakorda FIA liige, mis annab õiguse väljastada litsentse, registreerida võistlusi jne. Oleks parem olla esindatud otse FIA-s, aga see ei ole reaalne, küll on aga FIA andnud meie tänasele töökorraldusele oma heakskiidu.

Mis on Kardiliidu funktsioonid? Kardispordi üldine juhtimine ja korraldamine. Reeglite koostamine, nende järgmise tagamine, ehk siis ausa spordi võimaldamine ja tagamine. Kardispordi populariseerimine jne. Vajadusel ka radade ehitamine ja võistluste korraldamine jpm.

Janisel (EAL-i tegevjuhil) on täna kindel soov muuta seda töökorraldust. Tõsta Kardiliit riulile ning panna kardispordi juhtima komitee. Mis see kaasa tooks? Iseseisva juriidilise alaliiduna kaasame täna ca 10 tuh, so litsentsid + toetused. Väike summa, aga abiks ikka. Selle raha eest saab EAL võib-olla ühe kuu palka maksta, aga kardispordile läheb see summa kaduma. Puuduvad edulood, igal vähegi edukal alal on oma MTÜ, sh ka rallil, mille MTÜ nimi ongi Eesti Autospordi Liit. Kohe tekivad küsimused, vastutus hajub, mida peab tegema komitee, mida sekretariaat? Kust leida tööks elementaarsed rahalised vahendid?

Kui tänane süsteem on ebademokraatlik (täpsemalt sellest hiljem), siis komitee on veelgi ebademokraatlikum. Määratakse esimees ja tema paneb oma komitee. Ükski kardiklubi ei saa kutsuda kokku sellist koosolekut, kus komitee esimeest tagasi kutsuda. Ainus võimalus on EAL-is nutmas käia. Iga Kardiliidu liige saab seevastu üldkoosoleku kokku kutsuda, algatada muudatusi jne.

Kardiport huvitab eeskätt meid endid, meie klubisid, kardisõitjate peresid ja suures plaanis sellega see huvi ka piirdub. Olen olnud kardispordi juhtimisega seotud alates 1998. Õnneks on olnud ka lühemaid ja pikemaid pause☺. Aga praktiliselt mitte kunagi pole EAL-i kardisport huvitanud. Ja Janise lahkumisega see nii ka jätkub. Ringrajal ei toimu 2020 EMV-d ja nagu näha, mingeid tagajärgi sellel ei ole. Keegi ei astu tagasi, kriisikoosolekuid ei toimu ja nii ongi.

Selge, et kõik kardispordiga tegelevad klubid peaksid olema Kardiliidu liikmed, aga kuidas seda saavutada? Väga lihtsalt, lõpetada kardiklubide topeltmaksustamine. Täna on nii, et kui olla Kardiliidu liige tuleb maksta liikmetasu ning selleks, et olla EAL-i liige ja/või registreerija, tuleb maksta EAL-i liikmemaksu või registreerijatasu. Ehk siis kokku tuleb maksta 1,5 korda EAL-i tasu. Selliseid klubisid on kaks, AGS Racing ja TARK Racing, ülejäänud on kas Kardiliidu liikmed või EAL-i registreerijad.

Personaalselt mind on Janis ja võib-olla ka mõni teine süüdistanud kardispordi endale anastamises jms. Et Eesti kardisport sureb välja kui Hõbemägi jätkab. Täna avalikus ruumis eeldatakse vaikimisi, et kõik poliitikut tegelevad ainult isiklikest (materiaalsetest) huvidest lähtuvalt. Küllap neid ongi väga palju, aga kindlasti on ka neid, kes tegutsevad vastavalt oma aadetele ja tõekspidamistele ning seisavad nende eest. Julgen väita, et olen samuti seisnud aastate jooksul kardispordi arengu ja kardisõitjate huvide eest, sisuliselt võib öelda, et olen kogu oma elu pühendanud sellele spordile. Aga et Kardiliit saaks jätkata ja võtta maha võimalikud isiklikud vastuolud Kardiliidu ja EAL-i vahel, siis on tänane juhatus otsustanud tagasi astuda. Jätkame tööd kuni uue juhatuse valimiseni.

Kui mõelda uutele inimestele, siis kindlasti vajame kardisporti ambitsiooni ja ka võimekust asju ära teha. See viimane on oluline. Ja teinekord sõltub ühest inimesest väga palju. Lihtne näide, et Toivo kasutas poliitikas oldud aega mh selleks, et suutis leida raha Aravete ja Rapla jaoks. Ja Peeter toonase Rahvaliidu tegijana Põltsamaa raja jaoks. Oskuslikult kasutati ära, sh oldi selleks valmis, et selline eraldus teha.

Kaal: Tunnustan juhatust, et astuti tagasi. Alakomitee roll on spordi juhtimine, mitte korraldamine. On positiivseid näited – ralli ja Kuldar Sikk jne. Komitee liikmetel ei peaks olema spordis majanduslikke huvisid. Näiteks rallikross sai uue komitee.

Veerus: Kiidab eelmist juhatust ja ütleb, et rahulolematust on alati. Minu jaoks isiklikult on probleem, et hääleõiguslikke on vähe. Eestis on ühel või teisel viisil kardiga sõitjaid 250 ja neist 80 on EMV-l. Kui oleks otsustajate ring laiem, siis see oleks lahendus. Ring peab olema laiem.

Veerus: Kui tänane juhatus astub tagasi, kes siis tööd teeb?

Hõbemägi: Vana juhatus kuni uue koosolekuni.

Asmer: Olen Kardiliitu juhtinud kaks perioodi ning on tõsi, et tõin Kardiliidu kardispordi juhtimisse tagasi. Komiteedel paraku ei ole edulugusid. Komiteede liikmed muutuvad küllalt tihti ja nende panus on heitlik. Peamine probleem on aga vastutuse hajumine, mida ikkagi peab tegema komitee ja mida sekretariaat? EAL sekretariaat ei ole kunagi juhtinud ühtegi komiteed. Oma kogemuste põhjal Kardiliidu juhatusest ja ringrajakomiteest võin öelda, et Kardiliidu juhatus on olnud oluliselt tulemuslikum. Seega ärme lõhume toimivat struktuuri ja jagame liikmemaksu. Lisaks ei ole veel EAL uut põhikirja ega valitud kavandatavat EAL-i volinike kogu. Me ei tea täna, kuidas EAL-i juhtimine hakkab edaspidi toimuma.

Veerus: Kes otsustab raha jagamist EAL-is?

Asmer: See ongi nüüd otsus ja ettepanek. Mina toetan 100%. jaotame raha ära.

Kaal: Registreerijatasu ja sõitjalitsents. Kui kõik nii arvavad, siis kirjutan alla, et raha jagame ära. Eile istusin koos ringrajakomitee liikmetega, seal ollakse uut väärtust pakkuma kardisportlastele ja siit sportlasi ära võtma. Peate tugevasti pingutama, et teile sõitjad alles jääks.

Kaal: Tegelen autospordi rahastusega ja toon läbi EAL-i sponsorite erinevatele aladele raha, vastutasuks ootan väljundeid.

Asmer: Meil on kaks eraldi organisatsiooni. EAL on ka varasemalt sekkunud, midagi head see pole toonud. EAL ei ole leidnud kunagi peasponsorit ja kui ka leiab, siis komiteest seda raha ei saa.

Hõbemägi: Olen teinud EAL-ile korduvalt ettepaneku, võtke kardisport eest vastutav inimene palgale, alati on vastatud, et seda ei juhtu mitte kunagi.

Kaal: Üheskoos oleme riigi silmis suuremad ja sellest sõltuvad toetused.

Hõbemägi: Spordiregistris oleme ju kõik üks autosport, sest kart kuulub autospordi alla ja registri põhjal võtab riik harrastajate arvu.

## 2. 2020 VÕISTLUSKLASSID, KALENDER JA FORMAAT

Hõbemägi: Eesti MV analoogselt varasematele aastatele 7-etapilised, sh üks topeltetapp. Micro, Mini osalevad kõigil etappidel, X30 kolmel etapil ning OKJ ja OK neljal etapil. KZ ja Retro etappide arv tuleb veel täpsustada, samuti on lahtine, kas ja mis mahus osaleb Rotax. Eesmärk saada kõik Eesti kardisõitjad Eesti meistri- või karikavõistlustel rajale.

Kaal: Kas lame ja Rotaxi klassid sõidavad karika- või meistritiitlile?

Hõbemägi: Kui loosimootoriga, nagu sinu soov, siis kindlasti karikale, muudel juhtudel tuleb läbi arutada. Pakutud kalendriga peaksid kõik või peaaegu kõik saama soovitud võistlusi sõita. Ja Eestis siis on võimalik lisaks OKJ ja OK-le sõita kas X30-t või Rotaxit. Korralduse osas oleme jõudnud Ivariga ühisele arusaamale, et Prokardi võistlused on edaspidi registreeritud ning seal osalemiseks peab olema võistlejalitsents.

Veerus: Ettepanek kõigile rahvusliku litsentsi hinnakas 75 EURi, see summa peaks olema kõigile jõukohane. Uskumatu võidusõit võiks olla litsentsiga sõitjatele ka ja litsentsiga kaasnev kindlustus oleks neilegi vajalik.

Hõbemägi: Kindlustuse kulu Kardiliidule on ca 25 EUR sõitja kohta.

Asmer: Süsteem on lihtne, kui on võistlus, siis kehtivad FIA reeglid ja peab olema litsents. Kui ei ole registreeritud, siis tee mis tahad, aga litsentsiga sõitjad sel juhul osaleda ei või.

Hõbemägi: Ivari mõte on see, et ka Prokardi võistlustel saab Eesti karikavõistluste punkte. Sel juhul peab olema tagatud tehniline kontroll ka teistel klassides peale Rotaxi.

Veerus: See on tagatud.

Talvar: Klasse on liiga palju, meil on vaja rivi ja kas see süsteem selle annab? Me töötame kolme võistleja nimel?

Korjus: Palju üldse sõitjaid tuleb? Kui hooaja alguses selgub, et on ainult 5, siis meil ei ole pointi sõita. Eelistame OK klasse.

Talvar: 2018 oli sama seis ja miks siis teeme tagasi?

Höbemägi: Mina eelistaksin mõistagi ühte otseveolist klassi samasse vanuserühma. Aga nagu 2019 a näitas, siis erinevatel põhjustel sellesse ühte klassi ei koondunud, jaguneti kolme klassi vahel. Nüüd proovime leida lahenduse, et kõik sõitjad saaksid osaleda ametlikel Kardiliidu kalendrivõistlustel.

Moor: Miks peab andma kõigile klassidele tiitli? See ei ole õiglane ning ka klasside sportlik tase on erinev.

Kaal: Monoklassid püüavad konkureerida. Ettepanek, et meistritiitli annab 7 sõitjat.

Höbemägi: Mis arvatakse topeltetappidest?

Erinevad arvamused, valdavalt pigem ei pooldata.

Höbemägi: Ivar on teinud ettepaneku lubada treenida enne võistluseid ainult reedel.

Valdavalt ei pooldata.

### 3. 2020 ÜLDISED TEHNILISED TINGIMUSED. CADET, MICRO JA MINI TEHNILISED TINGIMUSED.

Höbemägi: Ettepanek jätkata järgmised kaks aastat Cadetis ja Micros seniste mootoritega. Hetkel alternatiivi ei olegi, kui võrd uutel CIK-i mootoritel ei ole enam pöõreteboksi ning seda mootorit Microks teha ei saagi.

Aga hea oleks see otsus teha kahe aasta peale, et anda osalejatele kindlus. Lisaks on järelturu hinnad soodsad. Minis ettepanek lubada nii vanu, Itaalia homologeeringuga kui uusi, CIK-i homologeeringuga mootoreid. Kas teeme CIK-i reeglid või Soome reeglid, kus ei tohi töödelda?

OTSUS: Cadet ja Micro jätkavad 2020 ja 2021 seniste mootoritega ja reeglitega. Minis lubatud mõlemad homologeeringud ning vastavalt Itaalia ja CIK-i reeglid.

### 4. REHVID

Höbemägi: Millised on kriteeriumid, hanke kestus? CIK-FIA?

Moor: Vajame pidavaid rehve ja muidugi hind peaks olema mõistlik.

Veerus: Cadet, Micro, Mini peaks olema sama rehvi.

Rajamets: Õige, me ei saa teha igale klassile eraldi rehvi.

Höbemägi: Kuidas määratakse monoklasside rehvi hind?

Veerus: Selle määrab maaletooja südametunnistuse järgi.

OTSUS: Hange kaks aastat, väiksed klassid samad rehvid, nõutud CIK-FIA homologeering ning referentsid nii rehvidele kui pakkujale.

### 5. 2020 LITSENTSI- JA VÕISTLUSTASUD

Höbemägi: registreerijatasu 300, sõitjalitsents 75. Võistlustasud sõltuvad sellest, mis tasemega võistlus korraldatakse. Kardiliit on kulutanud palju Delfi ülekandele, ametlikule fotograafiale, ETV uudiste pildi tootmisele ja Mootorite Maailmale.

OTSUS: Kinnitada litsentsitasud. Ühine soov on, et otseülekanne jätkuks.