

## **Traagilise õnnetuse järelkaja: varasem Audru ringraja haldaja pillub raja pihta kriitikanooli**

Kristo Niglas  
ajakirjanik

9. juuni 2024, 06:30

**Pärnus Porsche Ringil hukkus Läti võidusõitja Juris Apinis ja traagilise õnnetuse järel kerkis päevakorda küsimus: kas kõnealune ringrada on ikka turvaline? Kriitikuid ilmus välja nii moto- kui autospordiringkonnast, kuid nüüd selgus, et ringraja ohutust kontrolliti alles tänavu aprillis.**

39aastane lätlane tegi parasjagu treeningsõitu, kui kahe rattalisel suurel kiirusel rajalt välja sõitis. Seejärel sattus ta muruplatsile, mis lõppes kraaviga, mille taga oli betoonsein ja rehvivirn.

Sel nädalal andis Eesti mootorrattaspordi föderatsioon (EMF) teada, et ringrajakomisjoni koosolekul analüüsiti õnnetuse infot ja jõuti järeldusele, et selle juhtumi puhul langes kokku mitu halba asjaolu: Apinis sõitis teadmata põhjustel rajalt välja ja sattus alale, mis ei ole tavapärane väljasõiduala.

Kõnealuse raja haldaja on juba alustanud ümberehitustöid, et ilmnenu ohtlik koht kõrvaldada, samuti inspekteerib ringrajakomisjon järgmise paari nädala jooksul Audru ringrada ja teeb vajadusel muudatusettepanekud.

### **Varasem haldaja toob puudused esile**

Aastaid autospordivõistlusi korraldanud Erki Spordi juhi Eiki Eriste väitel on ringrajal mitu ohtlikku kohta, mis turvalisuse huvides tuleks ümber teha.

Siinkohal tuleb märkida, et just Eriste oli see, kes aastatel 1995–2009 ringrada haldas. 2009. aasta sügisel korraldas toonane Audru vald ringraja suhtes enampakkumise, kus võistlesid Erki Sport ja Andres Halli juhitud A2 Racing MTÜ. Viimati nimetatut tegi parema pakkumise ja sõlmis vallaga 2010. aastal 50 aastaks hoonestusõiguslepingu.

Eriste jutu järgi vastavad raja sirge piirded nõuetele, kuid enne kurvi enam mitte. Ta rääkis, et kui sirgepiire on tehtud kahemillimeetrisest rauast, siis enne kurvi peab see olema neli ja kurvis kuus millimeetrit paks. Eriste andmeil on Audru ringrajal kõik piirded ühepaksusest ehk paarimillimeetrisest metallist.

Erki Sport on võistluste käigus kolm korda piirdeid lõhkunud ja neile on esitatud selle eest arve. “Kui kurvis oleks olnud kuuemillimeetrised piirded, siis piire poleks kõveraks läinud: auto võtab enne selle inertsi vastu,” sedastas Eriste.

Erki Spordi juhi hinnangul on Audrus stardisirge ja bokside vaheline püüdevõrk väga nõrk. Ta selgitas, et kui sidurihooratas masinal minema lendab, see ei püüaks midagi kinni.

Eriste sõnutsi peaks see turvaelement tehtud olema jämedast terastraadist. Praegu olevat seal tavaline lambakarjajaia võrk. Ta tõi esile, et kaks aastat tagasi Viljandimaal Raassillal avatud moto- ja vabaajakeskuses vastavad piirdevõrgud nõuetele. Samasugused võrgud olla Eriste väitel kasutuses ka Riias Bikernieki ringrajal, kus sõidetakse näiteks rallikrossi MM-etapp.

Kolmanda puudusena märkis Eriste, et ringraja keskel on tiigid, millel puuduvad korralikud piirded. Tegu olevat vanade tiikidega ja enne seda, kui Hallist sai ringraja omanik ja Erki Sport seal toimetas, tuli kolmel–neljal korral tiikidest autosid välja sikutada. Eriste selgitas, et kui seal sõidetakse vormelitega ja mõni peaks neist avarii tulemusel tiiki maanduma, võivad tagajärjed olla väga kurvad.

Eriste seletas, et on noist probleemidest rääkinud Eesti autospordi liidu (EAL) juhatuses, kuid midagi pole muutunud.

### **Asjatundmatud etteheited**

EALi meediajuht Kristjan Sooper kinnitas, et Eriste on tõepoolest “probleemsetest kohtadest” rääkinud, kuid ta on olnud ainus, keegi teine pole säärasele murekohtadele tähelepanu juhtinud.

Sooperi sõnutsi on Pärnu ringrada tuntud just oma ohutuse poolest, sest väljasõidualad on suured ja nähtavus hea. “See on ka üks põhjusi, miks rada on peale sportlaste populaarne tavaliste autosõprade seas, kes seal end ja oma sõidukeid proovile panevad. Paljud autofirmadki korraldavad seal kliendiüritusi,” selgitas ta.

Porsche Ringi omaniku Andres Halli sõnutsi on ohutus neile oluline teema. Koostööd tehakse motospordi erialaliitude, eri tiimidega ja kuulatakse spetsialistide arvamusi – kõiki asjalikke ja jõukohaseid ettepanekuid on võetud arvesse.

Hall peab Eriste etteheiteid rajapiirde ja võrkaia suhtes asjatundmatuks ja ootab täpseid viiteid, kust need seisukohad pärit on. Eriste märkis, et temale on seda kõike rääkinud Riia Biekernieki ringraja pealik.

Rahvusvaheliste võistluste korraldamiseks on vaja rahvusvahelise autospordi liidu (FIA) litsentsi. Litsentsitase ulatub ringradadel ühest viieni, seejuures tähistab viies tase ajutist litsentsi. Audru ringrada on neljandal tasemel ehk Sooperi sõnutsi kehtivad rajale kõige “leebemad” püsiraja nõuded. Näiteks vormel 1 autod võtavad mõõtu esimese taseme radadel, kus nõuded on kõige karmimad.

Meediajuht kinnitas, et Audru raja piirde paksus on kõikjal sama ja vastab FIA nõuetele (2,7 millimeetrit). Boksitree ja raja vahel on kõrge metallist turvapiire, mille ülaosa painutatud raja suunas. Püüdevõrgud on Sooperi ütlust mööda kohustuslikud esimese ja teise, alates järgmisest aastast ka kolmanda taseme radadel.

Pärnus – mis on oma olemuselt neljanda taseme rada, kuid ei oma praegu kehtivat litsentsi – pole püüdevõrk kohustuslik. Eriste näitena toodud Raassilla rada pole ringrada, vaid rallikrossirada, seega polevat Sooperi arvates põhjust neid kaht omavahel võrrelda. Sooper selgitas, et Audru ringraja tiikidel on ohutuspiirded paikades, kus riskianalüüs on näidanud õnnetusohu.

Hall lausus, et Eriste mainitud tiigid asuvad ringraja keskel ja pärinevad ajast, mil Erki Sport seda majandas. Ringraja pealik nimetas, et FIA kontrolli aastatel neid piirdeid polnud ja inspektor ei näinud toona nende puudumises probleemi. Piirded on lisatud mõni aasta tagasi Halli enda algatusel, et tõsta turvalisust. Eestvedaja väitis, et tiigi sügavus pole Eriste öeldud 1,5 meetrit, vaid valdavalt pool meetrit.

“Motospordis on võimatu kõiki õnnetusi vältida, kuid anname endast parima, et ohtu minimaliseerida,” kinnitas Hall.

EMF tunnustab panust, mida Audru ringraja haldaja on raja ohutuse nimel läbi aastate teinud. EMF ja ringrada teevad edaspidigi igakülgset koostööd, et tingimusi veel parandada. Audru ringrada olevat EMFi hinnangul turvalisim ringrada Baltikumis.

“Mootorrattaspordiga käib teatud risk alati kaasas ja sellega tuleb arvestada,” tõdes EMFi peasekretär Martin Arumäe. “Meil on juhtunud traagilisest sündmusest ääretult kahju, teeme koostöös sportlaste, korraldajate ja radade operaatoritega omalt poolt kõik, et tagada oma sündmustel ohutus. Intsidente täielikult välistada pole kahjuks võimalik.”

EALi meediajuht tõdes, et rajad ja nõuded on pidevas arengus ja sõltuvad sellest, milliseid võistlusi soovitakse ühel või teisel rajal korraldada. Nii võib sama rada sobida madalama taseme võidusõiduks, ent kõrgema nõudeid ei täida.

Sooper nentis, et kuna FIA kalendrisse märgitud rahvusvahelisi võistlusi Audrus tulekul pole, ei pruugi rajaomanikul olla põhjust litsentsi taotleda, kuna sellega kaasnevad kulud. Ta selgitas, et taotlusprotsess on mitmeastmeline, kuid viimase sõna ütleb kohalekutsutud FIA inspektor, kes kontrollib raja vastavust soovitud kategooria nõuetele.

Litsentsi pikkuse määrab FIA. Täpset kehtivusaega ei saa EALi meediajuhi sõnutsi öelda, sest raja ümberehituse korral võib litsents kehtida ka alla aasta.

FIA väljastas Audru ringrajale esimest korda litsentsi 2015. aastal ja selle lõppemisel uuesti aastal 2017. Hall selgitas, et teise litsentsi lõppemisel ehk viis aastat tagasi nad uut luba kohe ei taotlenud, sest sel ajal toimunud võistlusteks polnud seda vaja.

“Vahepealsetel aastatel oli litsentside uuendamine ebamõistlik koroonapiirangute ja siis Venemaa sissetungi tõttu Ukrainasse. Enne sõda käis litsentseerimine FIA Venemaa kontori kaudu, millega koostöö ei tulnud enam pärast arusaadavalt kõne alla,” põhjendas raja haldaja.

### **Mida annab ringrajale FIA litsents?**

*Rahvusvahelise autospordi liidu ehk FIA litsents määrab, millistele autodele on konkreetsel rajal võimalik rahvusvahelisi võistlusi korraldada.*

*Porsche Ringi on FIA hinnanud neljanda kategooria ringrajaks, kus võib korraldada rahvusvahelisi võistlusi I kategooria autodele ja nendele II kategooria autodele, mille massi/võimsuse suhe ületab 3 kg/hj, samuti teatud tüüpi ajalooliste autode mõõduvõtte. Sooperi selgituse kohaselt tähendab see üldistatult, et võistleva on lubatud masstootmises olnud autod ja üksikeksemplaridena valminud sõidukid, mis on ette nähtud ainult võistlemiseks.*

*Andmed: EAL*

Sel aastal otsustas Porsche Ring peamiselt turunduslikel põhjustel uuesti FIA litsentsi taotleda: aprillis kontrollisid rada FIA inspektor Suurbritanniast ja EALi ohutusvaatleja.

“Meile teadaolevalt polnud inspektoritel suuremaid märkusi, mis takistavad litsentsi pikendamist, ja ükski märkus ei puudutanud eelpool esitatud kaebuste teemasid,” viitas Hall Eriste etteheidetele.

Praegu on litsentsi pikendamine menetluses ja Porsche Ringi pealik loodab ametliku loa peagi kätte saada.