

## SISERINGI KRIITIKA: asjaajajate lokkav ebapädevus suretab Eesti rallikrossi

Musta punase kirju Honda Civic ja erkoranž Ford Ka kihutavad külge külge kõrval, kummid pingutusest vilisemas, vasakkurvi. Sisetrajektoril Civic näikse olevat teinud eduka möödaskõigu, kuid peagi käib pauk ja masin, mille roolis 14aastane Albert Pärtelson, rullub karmilt üle katuse.

„Mingi teise autoga võinuks asi lõppeda ratastoolis, õnneks isa oli poisi auto turvalisusesse investeerinud väga palju,“ ütleb Eiki Eriste, kelle klubi Erki Sport Pärtelson sel võistlusel esindas.

Tollest 2023. aasta septembris Laitses toimunud rallikrossi Eesti meistrivõistluste etapist on möödas 14 kuud, kuid aastakümneid autospordiga tegelenud Eristele ei anna juhtum siiani rahu. Täpsemalt fakt, et kohtunikud ja Eesti autospordiliidu [apellatsioonikomisjon](#) leidsid, et tegemist oli võistlussituatsiooniga. Eriste on veendunud, et Andri Kutsar pühkis Pärtelsoni meelega teelt (videos alates 0:18) ning pidanuks saama karistada.

„Poisi isa ütles: „Ah, Eiki, ära hakka jaurama!“ Mõtlesin, et kui ikka nii julmalt tehakse, järgmine kord on keegi ratastoolis – mis siis saab?“ selgitab Eriste, miks ta ei saanud lasta juhtumil niisama vaibuda.

**Eriste: võistluste juht eksis kuus korda**

**Üks asi on too konkreetne avariid kahe juunioride klassi sõitja vahel, aga hoopis tõsisemalt kõlavad süüdistused võistluste juhi Erko Sibula aadressil, kes eksis Eriste väitel korduvalt võistluse juhendi vastu.**

**Juhtumit on menetlenud EAL apellatsioonikomisjoni määratud koosseisus apellatsioonikohus ja EOK spordi arbitraaž. Kummalgi juhul ei leitud Erko Sibula süülist käitumist.**

Olgu etteruttavalt öeldud, et Eesti meistrivõistluste kasin korraldus häirib mitmeid Õhtulehega suhelnud rallikrossi insaidereid, kelle hinnangul suretab lokkav ebapädevus ajapikku ala lihtsalt välja.

Esmalt tagasi Laitsesse. Eriste osutab järgmistele probleemidele:

- kohtunikud lehvitasid pärast avariid sõidu katkestamise märgiks punast lippu, mille järel veeresid ülejäänud masinad boksi, kuid Kutsar otse eelstarti;
- tehniline komisjon pidanuks avariid järel Kutsari auto üle vaatama hindamaks, kas sellega saab ohutult võistlust jätkata;
- Võiduskõigu järel peavad kõik autod liikuma viivitamatult kinnisesse parki, kuid tehniline abi viis Kutsari masina esmalt tema enda boksi ja alles umbes 15

minutit hiljem tõstukiga kinnisesse parki. Kinnise parkla reegli rikkumine peaks tooma disklahvi.

- Kutsari masina pardakaamera ei töötanud kokkupõrke ajal (vastavalt juhendile võib see päädida diskvalifitseerimisega, aga kohtunikud ei rakendanud seda sanktsiooni), küll aga järgmises sõidus;
- „Kirjutasin võistluste juhile avalduse, et see polnud võistlussituatsioon, vaid lükkamine. Võistluste juht luges selle läbi ja ütles, et sellega pole midagi teha. Olgugi et mustvalgel on kirjas, et võistluste juht võtab kõik avaldused vastu ja esitab žüriile. Tegin siis apellatsioonitaotluse kohe seal samas.“
- vastavalt FIA spordikoodeksi artiklile 12.3.3.a poleks tohtinud Junior1600 klassi autasustamist toimuda, sest esitatud oli apellatsioon.

Teadaolevalt ei järgnenud Sibulale mingeid sanktsioone ja ta oli ka tänava rõõmsalt EMV etappidel võistluste juht. Küllap tekib lugejal Eriste jutu põhjal küsimus, kuidas on see võimalik. Rallikrossi meistrivõistluste peakorraldaja Mati Kask vastab lihtsalt: Sibul tegi tol päeval kõik õigesti, nii et mingist sanktsioonist või peapesust ei saagi juttu olla. „Ainult Eriste näeb, et on eksitud kuus korda,“ osutab ta ja lisab, et kolmandat hooaega võistluste juhi ametit pidanud Sibul on ses rollis igati pädev. Kask ütleb, et näiteks Kutsari pardakaamera mitte töötamine oli tolles olukorras täiesti ebaoluline, sest kohtunikel oli teiste kaamerate põhjal pilt selge, nii et seda rakurssi ei vajatud. Ta märgib, et Lätist pärit rahvusvahelise kategooria kohtunikud, kellele materjali tutvustati, hindasid Kutsari ja Pärtelsoni kokkupõrget samuti võistlusolukorraks. „Ma ei tea tegelikult ühtki spordiala, kus kohtunikega ollakse rahul,“ sõnab Kask. „Kõige targemad tulevad alati meie seast, kes teavad seadusi ja olukordasid paremini. Kohtunikud on meil pädevad. Läbinud vastavad koolitused ja aasta jooksulgi toimus jooksvalt rahvusvaheline koolitus.“

#### Inetu juhtum üldkogul

Eriste pöördus möödunud sügisel teemaga ka Eesti olümpiakomitee spordiarbitraaži, kes möönis, et autospordiliidu apellatsioonikomisjon ei menetlenud kaebust kõige paremini (nt pidanuks toimuma kaebaja suuline ülekuulamine ja tulnuks võtta seisukoht, kas Kutsar rikkus võistluse juhendi punkti 15.2.1, mis puudutab pardakaamera salvestist), kuid ei saanud mingit sisulist võitu. Ka 3000eurosest apellatsioonitasust on ta ilma, kuigi alaliidu president Toivo Asmer olla Eriste väitel suuliselt lubanud, et mees saab vähemalt raha tagasi.

*EAL president Toivo Asmer ei ole lubanud Eiki Eristele „raha tagasi“. Seda ei võimalda isegi EAL põhikirjaga ettenähtud presidendi institutsioon, kuna EAL majandustegevuse eest on otseselt vastutav ja tehinguid teostab MTÜ juhatus, mille omakorda määrab volinike kogu. EAL kauaaegse liikmena ja kehtiva põhikirja poolt hääletanuna pidi Eiki*

**Eriste sellest faktist teadlik olema. EAL president Toivo Asmer on süüdistuse kategooriliselt tagasi lükanud.**

Selles teadmises saatis Eriste enne 19. juunil Lääne-Virumaal Oleg Grossi firma OG Elektra tootmiskompleksis toimunud alaliidu üldkogu juhatuse esimehele Janis Kaalule ja volikogu esimehele Aivo Ojapervele avalduse, milles seisis: „Palume toetada autospordisarja Superkrossi KV (Eriste korraldatav võistlus – M. T.) 3000 euroga. Erki Sport ei vaidle EAL üldkogul eelnevalt juhatuses tehtud otsuste üle ega avalikusta olukorda ajakirjanduses. Loodame konstruktiivsele koosolekule, lähtudes EAL Autospordi Arengukavast.“

Üldkoosoleku päevakorras oli saanud tollest avaldusest punkt „Erki Sport nõue“ ja teema võttis ka teiste sealviibinute kinnitusel ebaviisaka pöörde. Eriste meenutab seda nii: „Toivo Asmer tõusis pärast minu juttu püsti ja ütles: „Eriste, ei ole mõtet vastutuult teha. Kõik soe tuleb sulle jala peale. Algul on hea soe, pärast hakkab külm.“ President. Karm, natuke liiga karm.“

Insaiderid osutavad, et Eriste ja alaliidu vahelt näikse olevat läbi jooksnud must kass, mistõttu ei pruugi temaga seonduvate teemade käsitlemine olla tingimata neutraalne. Kas kiisu lidus enne või pärast möödunud sügisest Laitse avariid, jääb segaseks. Mati Kask ütleb korduvalt, et tal polevat Eristega mingit kana kitkuda, kuigi Eriste muretsevat eelkõige oma sarja pärast.

Tollest Laitse juhtumist veel nii palju, et Eriste kahtlustab, et Reinsalu Sport (ehk Andri Kutsari klubi) ja autospordiliit on sõlminud saladiili. „Vana Reinsalu tütar [Sandra] uuris alati üldkogul autospordiliidu tegemisi ja rahaasju, nüüd äkki enam ei uuri. Järelikult on kokkulepe, et ära puutu meid, me ei puutu teid rallikrossis,“ spekuleerib Eriste.

Sandra Reinsalu ütleb, et ta ei käinudki sel aastal üldkogul ning Eriste väitel pole mingit alust. „Tol Laitse etapil olin küll žüriis, aga taandasin end protsessist, nagu eeskiri ette näeb, kui on minuga seotud klubi sõitja. Eriste peab ise peeglist vaatama. Ei tasu oma energiat raisata sinna, kust seda nii palju tagasi ei saa,“ soovib Reinsalu.

„Meil ei ole ühtki inimest, kes tunneks reegleid.“

Nagu loo alguses mainitud, pole Eriste sugugi ainuke, kes nuriseb Eesti rallikrossis toimuva üle. Mured võib jagada kahte kategooriasse: kehv meistrivõistluste korraldus ja kasin kaasatus ala arengu teemadel.

Andrus Aruaas, kelle poeg Andreas tuli tänavu TouringCar klassis Eesti meistriks, teatab filtrit, et organiseerijate tase pole piisav ja nad ei tunne reegleid.

„Meil ei räägita toimunut lahti. Inimesed ei saa asjadest aru ja siis sõitjad lahkuvad protestiks. See on niinimetatud valimine jalgadega. Teine, paratamatu pool on see, et

asi muutub kallimaks, aga majanduses ei lähe hästi. Sponsoreid on raskem leida. Aga põhiline, mida olen loobunud sõitjate käest kuulnud, et neid ei rahulda selline asjade käsitus ja nad ei fanna enam seda rahakulutust,” arutleb Aruaas.

Ta jätkab: „Meil ei ole ühtki inimest, kes tunneks reegleid. Olen aastaid kirjalikult ja suuliselt soovinud kohtuda Eesti rallikrossitegelasega, kes tunneb FIA reegleid, Eesti vabariigi seadusi ja oskab vormistada. Ei ole leitud.

Kui ma lähen žüriiliikmete juurde ja ütlen, et räägime reeglite keeles, siis kõik pööravad näo ära ja vaikivad. Toimub ainult mingi hämamine. Mitte keegi ei oska lahti seletada rajal toimunud situatsioone.“

Muide, tol samal 2023. aasta Laitse etapil rammiti ka Andreas Aruaasi auto üle katuse (ülalolevas videos alates 0:12), kuid sealgi ei saanud keegi karistada. Aruaasi Ford Fiesta taastamine läks isa sõnul maksma üle 20 000 euro.

„Sel seltskonnal jääb lihtsalt puudu. Ja siis, kui on vaja midagi otsustada, on kõige lihtsam otsustada neutraalselt ehk jätta otsustamata,“ märgib Andrus Aruaas.

Miks te siis käite seal, kui kõik on nii pahasti? „Tänavu pärast esimest sõitu vaidlesime ja karjusime pojaga,“ avaldab Aruaas. „Ta ütles: „Okei, vanamees, annan sulle järgi ja tulen ainult sellepärast sinna, et saaksid seal vaielda.“ Minu idee on asja paremaks muuta.

Tegelikult poiss ei pidanudki sõitma. Tahtsime Nordic sarja minna, aga ei õnnestunud. Kuhu meil minna on? Enamik ongi sellepärast lahkunud, et see on jama, aga meie tahame sõita. Mina naudin, kui saame sõita, tema naudib, kui saab võita ka.“

### Noorte kadumine ja huvide konflikt

Endine tippsõitja Janno Ligur pole viimased kaks aastat enam ise etappidel käinud, kuid on kuulnud kohtunike ja reeglite teemal sama kriitikat, millele osutas Aruaas.

„Inimesed ütlevadki, et ma ei lähe enam sinna raha raiskama, kui pole ühtset süsteemi, mille järgi võistelda. Kõige hullem on see, et noored aetakse ala juurest ära. Võtame selle sama Pärtelsoni. Noor sõitja läkski reaalselt teise ala (ralli) peale. Meil ei ole võtta ukse tagant noori andekaid sõitjaid,“ muretseb Ligur.

Tema sõnade kinnituseks: Junior1600 klassis kihutas tänavu täishooaja vaid kolm kutti, lisaks osalesid kolm sõitjat igaüks ühel etapil.

Meistrivõistluste peakorraldaja Mati Kask, nagu kuulsime, on kohtunike, võistluste juhi ja muude nii-öelda kontoritöötajatega rahul, küll aga tunnistab probleemi tehnilise

kontrolli teostajatega. „Selle kohta on tõesti tulnud palju kaebusi, et käitutakse ebaviisakalt ja ebakompetentselt,“ nendib ta.

„Sellega me koostöös autospordiliiduga ka tegeleme. Koolitame ja seletame neile põhimõtteid.“

Kask nõustub Eesti rallikrossi olukorda kommenteerides, et rahuloluks pole väga põhjust, kuid tema hinnangul peletab sportlasi sarjast eemale rahapuudus. „Rallikross on Eesti majanduse peegel. Nii, kui läheb hästi, on palju sõitjaid,“ räägib ta, kuid lisab, et praegu liigselt nuriseda kah ei saa.

„Meil on paar probleemset ehk kõige kallimat klassi, kus osalejate arv on vähenenud (Supercar ja Super1600 – M. T.), aga üldiselt on sõitjate arvuga kõik hästi. BMW klass läks väga hästi käima, TouringCariga on samuti hästi.“

Hästi tähendab siis TouringCari puhul, et vähemalt neljal etapil kuuest osales kaheksa sõitjat, BMW klassis vastas samadele kriteeriumitele üheksa pilooti, kuid sarjast käis aasta jooksul läbi 24 autot.

Muide, Kask istub kahel toolil: ta on ühtlasi rallikrossi komitee esimees ja korraldab Rallikrossi arenduse OÜ alt meistrivõistluseid. „Seega on justkui huvide konflikt ja keegi ei kontrolli tegevust,“ ütleb üks tegevsporlane, kes soovib jääda anonüümseks, et välistada potentsiaalne kius.

Ta lisab: „Nimetatud OÜ tegeleb pigem oma ärihuvide kui ala arenguga.“

Kask ohkab. „Ainult väljastpoolt võib niimoodi küsida. Kes on natukenegi alas sees, saab aru, et kasumlikust ärist on jutt ikka väga kaugel,“ ütleb ta.

Sõnaga, maksate peale eestikate korraldamisele? „Oma rahakotist ma midagi märkimisväärset ei maksa, summa võib jääda 1000 euro kanti. Küll näen vaeva sponsorite leidmisega, sel aastal maksis üks etapp juba üle 30 000 euro,“ avaldab Kask, kes on sarja vedanud aastast 2010.

Kust see jaks ja motivatsioon võetakse? „Ma olen peast rallikross,“ vastab ta.

Rallikrossi arenduse OÜ majandusaasta aruannete põhjal tõesti rikkus Kaskede majja ei voola. Eelmisel aastal oli firma puhaskasum 860 eurot, aasta varem 220 eurot ja 2021. aastal 482 eurot.

Alakomitee kui kinnine tsunft

Vestlustest rallikrossiinimestega jääb kõlama kriitika, et alakomitee on nagu mingisugune salatsunft, kust saab infot ainult siis, kui minna täiskuu ajal kolme tee ristile ja hõigata õiget parooli. Koosolekutel tohivad osaleda vaid need, keda komitee esimees Mati Kask on kutsunud, protokolle alaliidu kodulehele ei panda.

Eiki Eriste ütleb, et teavet koosolekute kohta ei saa ka küsimise peale. „Kirjutad sinna, aga mitte midagi ei vastata. Täiesti null. No kuda moodi?! 21. sajand.“

Anonüümsust palunud sõitja lisab: „Info saamine sõltub väga palju info iseloomust. Lihtsamad asjad saab kiirelt ja muretult. Kui aga tegemist on mingi vaidluste, protestide ja apellatsioonidega, siis on suhtlus keerulisem.“

Andrus Aruaas väidab, et pole saanud sisulist vastust Kiil Racingu nimel esitatud kolme aasta tagusele protestile...

Muide, Janno Ligur kuulus 2023. aasta märtsini rallikrossikomiteesse, ent lahkus sealt kahel põhjusel: ta sai isaks ja talle ei meeldinud, kuidas asi toimib. „Asjaajamine oli kinnine. Kõik inimesed polnud seal avatud kaartidega, et saaks asja edasi viia,“ lisab ta.

„Minu hääl ei kajanud seal absoluutselt. Proovisin küll midagi paremaks teha, aga väga ei õnnestunud. Võib-olla teistel oli liiga vähe ambitsiooni asja edasi viimiseks. Mõtlevad väga kitsas pildis, aga võiks palju suuremalt.“

Vända Tehnikaspordiklubi juhatuse liige Aivo Mängel nendib, et tal pole varnast võtta geniaalset ideed, kuidas kohalikku rallikrossielu turgutada, aga kaasatus on temagi hinnangul liiga väike. „Üksi saunas kuskil otsustatakse,“ sõnab ta.

„Töölalasel on niikuinii kiire, ei ole jõudnud otseselt kätt pulsil hoida. Maksame oma liikmemaksu ära ja oleme autospordi juures nii palju kui oleme.“

Mati Kask osutab, et kuskil viis-kuus aastat tagasi laaditi koosolekute protokollid kenasti autospordiliidu kodulehele, kuid sellest on teadlikult loobutud. „Kasu polnud. Mingit tagasisidet ei tulnud. Oli nagu tühja tuule tallamine. Kuivõrd kõik need inimesed teevad seda (komitee tööd) vaba aja arvelt, siis me pole enam protokolle kokku seadnud sellises vormis, et neid kuskil avaldada,“ selgitab ta. „Kõik otsused on alati kodulehel üleval. Nendega saab alati tutvuda.“

Aga kui teile kirjutatakse mingi murega? „Oh, see oleks väga tore, aga kahjuks pole seda juba hulk aega mitte keegi teinud!“ kostab Kask.

Kas tõesti ei võeta teiega otse ühendust, et pakkuda ideid ja pidada konstruktiivset arutelu, kuidas Eesti rallikrossi paremaks muuta? „Neid, kes kaasa mõtlevad on, aga

vähe,“ vastab Kask. „Paha lugu ongi see, et oleme jõudnud 14 aastaga kõik väljast tulevad ideed enam-vähem ära proovida. Uusi ideid tuleb väga vähe.

Kõige suurem eeskuju on meil Nordic X [sari] ja loomulikult vaatame ka, mis reeglid Euroopas jooksevad. Kahjuks ei ole kõik meil raha tõttu elluviidavad. Kui Nordic Xi stardimaks on 1000 eurot, siis meil on ta ainult 265 ja praegu ei ole ka kuskil näha, et seda kannataks suurendada.“

#### **2024. aasta Eesti rallikrossi meistrivõistlustel osalejad**

**Super1600 (9 osalejat) – Kolm sportlast sõitsid täishooaja, üks osales kahel etapil kuuest, ülejäänud viis tegid igaüks ühe etapi.**

**Junior1600 (6 osalejat) – Kolm tegid täishooaja, kolm sõitsid igaüks ühel etapil.**

**Supercar (5 osalejat) – Ainsana kihutas viiel etapil kuues Mati Kase poeg Arvo Kask, hõbeda- ja pronksimees osalesid kolmel etapil, ülejäänud kaks veel vähem. 5 meest tabelis, võitis Mati Kase poeg Arvo, kes sõitis ainsana viis etappi kuuest, teise ja kolmanda koha mees ainult kolm, ülejäänud veel vähem**

**Touringcar (10 osalejat) – Kaheksa sõitsid vähemalt neli etappi kuuest.**

**BMW RX 3000 (24 osalejat) – Üheksa pilooti startisid vähemalt neljal etapil, pooled ainult ühel.**

**Crosskart Xtreme (35 osalejat) – Viis või kuus etappi tegid kaasa 14 sõitjat.**

**Crosskart 650 (7 osalejat) – Viis tegid täishooaja.**

**Crosskart 125/250 cc (9 osalejat) – Kõikidel etappidel kihutasid vaid kaks sõitjat, pronksimees neljal, ülejäänud veel vähematel.**