

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJA
ATVIRO RALIO KOMITETO POSĖDŽIO
PROTOKOLAS NR. 2015-04
2015 m. gegužės 13 d.
Vilnius

Ralio komiteto atviras posėdis įvyko Vilniuje, Raitininkų g. 4. Posėdžio pradžia: 19:00 val.

Dalyvavo: ralio komiteto pirmininkas Maris Simson (MS) bei komiteto nariai: Mantas Babenskas (MB), Aleksandras Dainys (AD), Dainius Sviderskis (DS) bei Ramūnas Šaučikovas (RŠ). Taip pat dalyvavo automobilių sporto bendruomenės nariai, užsiregistravę, naudodamiesi iš anksto paskelbta elektronine anketa.

Posėdžio pirmininkas: Maris Simson

Posėdžio sekretorius: Mantas Babenskas

Darbotvarkės klausimai:

1. Susitikimo tikslo pristatymas;
2. Aktualių ir siūlomų klausimų įtraukimas į dienotvarkę;
3. Ralio komiteto darbo principų pristatymas;
4. Metų planų pristatymas;
5. Atvira diskusija/pasiūlymai/pastabos/komentarai.

1. Susitikimo tikslo pristatymas

Ralio komiteto (RK) pirmininkas padėkojo susirinkusiems automobilių sporto bendruomenės nariams bei pabrėžė aktyvių asmenų nuomonių svarbą tam, kad sprendimai būtų priimami atsižvelgiant į visų LASF narių interesus, taip pat pristatė klausimus, gautus elektroninėje registracijos formoje. Klausimai buvo šie:

- 1.1. Ralio sprintų (tokių, kaip prieš dešimtmetį (SASK, MASK, Kaišiadorių LADA klubas ir t.t.) atgaivinimo klausimai;
- 1.2. Bendradarbiavimo su autorralio portalais/projektais klausimai;
- 1.3. LARČ komunikacijos klausimai/specialios platformos;
- 1.4. Varžybų organizatorių renginio draudimo klausimai.

2. Aktualių ir siūlomų klausimų įtraukimas į dienotvarkę

MS susirinkusiųjų paklausė, ar yra papildomų klausimų, kuriuos siūloma įtraukti į dienotvarkę. Daugiau pasiūlymų nebuvo.

3. Ralio komiteto darbo principų pristatymas

MS pristatė susirinkusiems naujojo ralio komiteto prezentaciją. Jos tekstas pateikiamas žemiau kursyvu:

Ralio komiteto nuostatų korekcija:

- *Įvesti naują apibrėžimą: darbo grupės formuojamos iš ralio bendruomenės atstovų (ne RK narių), pavedant jiems darbo užduotis darbui grupėse su RK priežiūra. Numatyti tokių struktūrinių darinių teises ir pareigas.*
- *Peržiūrėti, pakoreguoti ir išplėsti komiteto funkcijų sąrašą.*

Užklausių priėmimo kanalai:

- Konsultacijos telefonu,
- Oficialių užklausių kanalas el. p.: rk@lasf.lt

Taip pat numatytas RK reakcijos laikas į išorinę užklausą: 24 valandos.

MS paprašė klausimų RK kompetencijos ribose nesiųsti bendruoju LASF el. paštu bei pridūrė, kad užklauskos telefonu yra galimos, tačiau oficialūs atsakymai bus komunikuojami el. paštu rk@lasf.lt.

MS paminėjo, kad komitetas norėtų gauti daugiau užklausių/pasiūlyimų bei idėjų iš visos automobilių ralio bendruomenės. Taip pat pirmininkas pristatė savo komandą – ralio komiteto narius ir jų specializacijas – atsakomybės sritis bei paminėjo, kad visa komanda kartu su bendruomene turi daug potencialo daug nuveikti sporto labui.

Sukurti specializacijas tarp RK narių: paskirstyti atsakomybes už šakos atskiras kryptis.

Pagrindinės kryptys (iki 2015-08):

- Techninis reglamentas/techninės bazės, FIA ir kitų ASN SWOT (atsakingi: RŠ, MS);
- Ralio taisyklės/reglamentas/starto tvarkos tobulinimas (atsakingi: MB, RŠ);
- Varžybų organizavimo kokybės tobulinimas/kontrolė/vystymas (atsakingi: AD, RŠ, MB);
- Ralio SVO klausimų tobulinimas (atsakingi: MS, AD);
- Ralio A lygos vystymas /bendradarbiavimas su kitomis ASF/komunikacija (atsakingi: MB, RŠ, AD);
- Ralio sprintai, B lyga vystymas/bendradarbiavimas su kitomis ASF/komunikacija (atsakingi: DS, MS);
- Standartinių automobilių ralis/LAS taurė ir pan. varžybų vystymas/komunikacija (atsakingi: DS, MS).

MS teigimu, svarbiausi tikslai yra sukurti sistemą, kaip vystysis reglamentuojantys dokumentai artimiausius keletą metų, išlaikant tęstinumą ir prognozuojamumą tam, kad automobilį sportui įsigijęs asmuo žinotų, ar jis bus konkurencingas artimiausius keletą metų. Kitas prioritetas: taisyklių, reglamento tobulinimas bei starto tvarkos sistemos sukūrimas. Svarbus žingsnis – Lietuvos ralio čempionato patrauklumo kėlimas ir organizatorių darbo kokybės kėlimas, numatant darbus iš ataskaitos, kuriuos reikia atlikti, norint pagerinti po metų vyksiantį etapą. Taipogi RK pirmininkas išskyrė saugaus varžybų organizavimo temos svarbą, kuriai skiriama maždaug pusė kiekvieno ralio aptarimo laiko. Vystant atskirus ralio čempionatus pažymėtinas lenktynininkų evoliucionavimo principas, kai nauji sportininkai į ralio sprintus pritraukiami per standartinių automobilių varžybas, o iš ten – į Lietuvos automobilių ralio čempionatą.

4. Metų plano pristatymas

MS pristatė RK metų plano pirminę versiją „Microsoft Project“ platformoje, kuriame sužymėti einamieji, iš anksto reglamentuoti darbai bei strateginiai projektai.

MS susirinkusiems taip pat pristatė idėją kurti darbo grupes ne tik iš esamo RK narių, bet ir iš bendruomenės, kuriai komitetas deleguotų tam tikras užduotis, kurios yra:

Strateginių ir einamųjų projektų Darbo grupių kūrimas (pritraukiant aktyvių žmonių iš klubų/bendruomenės)

Siūlomos temos darbo grupėms:

- Lietuvos ralio SWOT analizė (atsakingas: MS);
- Lietuvos ralio ilgalaikė strategija (atsakingas: MB);
- Taisyklių-2016 + Reglamento-2016 projektai (atsakingas: RŠ);

- *Techninių reglamentų projektų studija ir derinimai su bendruomene (privalo dalyvauti visų įskaitų atstovai) (atsakingas: MS);*
- *Starto tvarkos reitingavimo modelis (atsakingas: MB);*
- *Naujų specialistų auginimas (pasiūlymai ir idėjos) (atsakingas: AD);*
- *Naujų sportininkų pritraukimo programa (atsakingas: DS).*

RK pirmininko teigimu, vienas iš tikslų yra darbo grupėms suteikti pakankamai plačią autonomiją. Ši idėja leis nuveikti daugiau darbų kartu išlaikant kompaktišką bei darbingą ralio komitetą.

MS paminėjo, kad SWOT analizė taip pat yra ir LASF tarybos sprendimas ir, kad šią analizę turės atlikti kiekvienos automobilių sporto šakos komitetas. SWOT analizė susidės iš tokių dalykų kaip: klasių, sportininkų bei varžybų kiekio, varžybų statusų kaitos ir pan. Tam reikės surinkti daug statistinės informacijos, čia praverstų iniciatyvių darbo grupių narių pagalba. Anot MS, ši analizė leis pamatyti problemiškausias LASF vietas ir numatyti labiausiai tobulintinas vietas ateičiai.

MS, komentuodamas techninių reglamentų projektų planavimą, pažymėjo, kad siekiant maksimalaus objektyvumo, kūrimo procese turi dalyvauti visų įskaitų atstovai.

MS pažymėjo, kad automobilio ralio sporto šakos specialistų trūkumas yra didelis ir jog yra būtinas jų pritraukimas bei įgūdžių tobulinimas stažuojantis. Tuo tarpu naujų dalyvių potencialas niekur neišnyko, todėl būtina ieškoti būdų, kaip juos pritraukti į sportą.

5. Atvira diskusija/pasiūlymai/pastabos/komentarai

MS paskelbė atviros diskusijos pradžią bei kartu suteikė žodį RK nariams, kurių kiekvienas pasisakė apie savo atsakomybės sritis.

AD pažymėjo jaunų specialistų pritraukimo būtinybę, kuri bus naudinga visos federacijos atsinaujinimui, taip pat apie laukiančias užduotis, kurios būtinos įgyvendinti, norint šiuos žmones pritraukti. MS pridūrė, jog reikia rasti ir investuoti į jaunus entuziastingus žmones, deleguojant juos į varžybas užsienyje. Taip pat užsiminė, kad šiuo metu veikianti licencijavimo sistema yra apipinta gausybe biurokratinių kliūčių, todėl šis procesas yra tobulintinas.

RŠ teigimu, vienas iš uždavinių yra sukurti sistemą bei žiūrėti į ateitį, kur judės sportas artimiausius metus.

Andrejus Savčenko (AS) pridūrė, jog svarbiausia, jog reglamentai būtų ilgalaikiai. RŠ pritarė, jog reglamentai privalo turėti tęstinumą.

Kalbėdamas apie techninius reglamentus, MS paminėjo, jog sportininkams turi būti aišku, ar jų įsigyta technika bus konkurencinga kelis metus į priekį.

DS trumpai papasakojo apie sportininkų pritraukimą į čempionatus bei minėjo, kad šiuo metu nemažas potencialas yra sudominti mažų vietinių varžybų lenktynininkus. Anot jo, būtina laikytis evoliucionavimo krypties, kuria galėtų tobulėti nauji sportininkai, pradėdami važiuoti standartinių automobilių čempionatuose, o toliau pereiti į sprintus bei LARČ. Agnė Vičkačkaitė-Lauciuvienė (AVL) pridūrė, jog šiuo klausimu nemažai padirbėjusi yra Didžioji Britanija, kuri turi pilnavertę programą pritraukti jaunus sportininkus. Pasisakęs LASF generalinis sekretorius Tomas Digaitis (TD) taip pat paminėjo, jog vizito metu Estijoje buvo susitikęs su šios šalies federacijos generaliniu sekretoriumi, kuriame tarp kitų klausimų bendravo ir talentų pritraukimo klausimais. Pasak jo, estai turi daug potencialo turintį „Renaul Twingo Cup“, kur prižiūrimi instruktorių (trenerių, tėvų ir pan.) dalyvauja vaikai nuo 9 metų amžiaus, kurie varžosi tarpusavyje rungtyse nedideliu greičiu, taip pat mokomi ralio ar kitos autosporto šakos pagrindų.

Tomas Savickas (TS) paklausė MS, ar RK planuose yra jaunų lenktynininkų akademija kaip Latvijoje. MS atsakė, jog pirmųjų metų planuose to nėra, juolab Latvijoje šis projektas buvo komercinis, remiamas bendrovės LMT lėšomis, tačiau tai kurti galima ir Lietuvoje. LASF viceprezidentas Benediktas Vanagas (BV) pastarajam paantrino, jog šį darbą daugiau turėtų daryti ne federacija, o privačios iniciatyvos, kur LASF pagalba būtų metodinė, o ne finansinė. Tačiau jo teigimu, pradėti reikia nuo mažesnių žingsnių ir vystyti idėjas palaipsniui, kai atsiras tinkama terpė.

AVL pridūrė, jog lenktynininkai turi būti pavyzdžiai kitiems, todėl neturi būti savamoksliai, taip pat paminėjo teigiamą klubo „Žaibelis“ iniciatyvą – vaikų elektromobilių lenktynes.

Pratęsdamas apie naujų veidų pritraukimą į sportą, MS paminėjo kitą estų pavyzdį, kaip žmonės pritraukiami į automobilių sportą. Tam tikslui sukurta monoklasė, kuriame dalyviai vienodais automobiliais varžosi skirtingose disciplinose (slalomas, žiedinės lenktynės, miniralis ir pan.), o vėliau pasirenka, kur nori plėtoti savo įgūdžius toliau ir taip įžengti į didįjį autosportą. Jam paantrino BV, paaiškinęs, kad alternatyva estiškai mokyklai yra didesnį biudžetą turintys lenktynininkai, kurie savo ruožtu ir daugiau moka, norėdami iš karto dalyvauti aukščiausioje lygoje.

Susirinkusiųjų paklaustas apie „Talsi“ ralio starto tvarką, MS paaiškino, jog latviai rikiuotę dėlioja pagal ekipažų greitį, o lietuvių jų sistemoje nebuvo. Anot jo, latviai teigė, jog paraiškos formoje buvo prašymas nurodyti ekipažo pasiekimus, pagal kuriuos galima būtų spręsti apie realų ekipažo greitį, tačiau dauguma lietuvių šio laukelio iš viso nepildė arba užpildė, nurodydami 2012 m. ar senesnę informaciją. RK pirmininkas patvirtino, jog su latviais sutarta dėl naujos starto tvarkos sistemos sudarymo tvarkos, kai etapas vyksta dviejose valstybėse, jog organizatorius kitos šalies ralio komitetui atsiųstų starto tvarką, dėl kurios pastabas ši turi pateikti per 24 valandas. Taip pat MS pažymėjo, kad ralyje pirmajam sporto komisarų posėdžiui perduota informacija dėl M. Samsono, V. Žalos ir G. Šlepiko ekipažų starto pozicijų koregavimo.

Diskusija buvo tęsiama, pereita prie ralio sprintų atgaivinimo temos.

Vygintas Šuminskas (VŠ) papasakojo, kad anksčiau pritraukti dalyvių buvo kur kas paprasčiau, nes nebuvo tokių varžybų kaip „Fast Lap“ ir kt., todėl visi potencialūs dalyviai daugiau rinkdavosi ralį, o dabar pritraukti ekipažų yra sunkiau. VŠ pasiūlė atkurti sportines varžybas ant žvyro dangos, kuriose būtų mažas vidutinis greitis, daug greičio gesinimo zonų bei nebūtini saugos lankai.

Edvinas Vašteris (EV) pridūrė, jog pernai metais žvyrinis etapas įvyko Jurbarke, o kiti buvo asfaltiniai.

DS teigė, jog pagal šiuo metu galiojančius norminius dokumentus tokių varžybų atkurti neįmanoma, todėl pirmieji žingsniai galimi tik kitais metais, atlikus LASF veiklą reglamentuojančių dokumentų korekcijas.

AVL teigė, jog šiuo metu jaučiasi didelis pramoginių tikslaus važiavimo mėgėjiškų ralių trūkumas, tokių kaip neseniai įvykęs „Moterų ralis“, kurių anksčiau buvo žymiai daugiau.

Tomo Savicko (TS) teigimu, panašius ralius su greituminėmis rungtimis ant žvyro dangos anksčiau jie yra darę, tačiau tuomet buvo nemažai nepatenkintų LAS varžybų dalyvių. VŠ pridūrė, jog taip buvo todėl, kad pastarųjų dalyvių automobiliai yra paruošti asfalto varžyboms.

AS pasiūlė LAS varžybų formatą daryti žvyro trasomis su laiko normomis, o rungtyse naudoti gesinimo zonas.

Taip pat vyko diskusija apie pasibaigusios saugos įrangos 5 metų laikotarpį, leistiną ralio sprintuose bei apie tai, jog jei ši įranga tuos metus buvo nenaudojama ar mažai naudota, kodėl negalima būtų pratęsti jos galiojimo.

MS teigė, jog būtina pritraukti naujų organizatorių ir tam turi pasistengti visa LASF. Šiuo metu potencialūs organizatoriai negali rasti patraukliai ir aiškiai pateiktos informacijos, o detalai nagrinėti teisės aktus ir tada spręsti dėl organizavimo ryžtasi retas iš jų.

Pereita prie rally-video.eu klausimo apie bendradarbiavimą. Portalo atstovas Justas Lengvinas (JL) papasakojo, kad su ankstesne RK administracija buvo susisiekę dėl kalendoriaus gamybos, tačiau iš jos gavo atsakymą, kad RK tai nėra įdomu. Anot JL, jie norėtų glaudesnio bendradarbiavimo su federacija. MS paklausė, koks bendradarbiavimas juos domintų, į ką JL atsakė, jog tai galėtų būti parama su informacijos sklaida, LASF logotipo naudojimas ant kalendoriaus ar kitų leidinių ir kt.

MS atsakė, jog tokias iniciatyvas RK palaiko, tačiau būtinas aiškus komunikacijos planas iš LASF pusės. Pereidamas prie komunikacijos, MS paprašė situaciją plačiau pakomentuoti TD.

Pastarasis išdėstė pagrindinius LASF komunikacijos tikslus: 1) Rūpinimasis ne pačių renginių (nes tai yra organizatorių darbas), o čempionatų populiarinimu; 2) Išskirtinių žiniasklaidos priemonių atsisakymas ir atvirumas visoms iš jų; 3) LASF – kaip priemonė paskleisti žinią, kurią ji gauna iš sportininkų.

Diskusija pratęsta klausimu apie organizatorių renginio draudimą.

TS pakomentavo, kad šiemet stipriai išaugęs varžybų draudimas, o išmokų gauti beveik nėra galimybių dėl didelės franšizės.

BV teigė, jog reikia aiškių taisyklių dėl varžybų draudimo.

TD paminėjo, kad Estijos federacija draudžia visos sezono varžybas centralizuotai, tokiu būdu gaudami potencialiai geresnę kainą. Jis teigė, jog estai už metus moka apie 11 tūkstančių eurų sumą.

Ričardas Rupkus (RR) minėjo, kad ankstesnė federacijos administracija kreipėsi į brokerius dėl tokios galimybės, tačiau jie atsakymo nepateikė iki šiol. TD atsakė, jog kontaktas yra palaikomas, su draudikais derybos žadėtos pratęsti artimiausių dviejų savaitių laikotarpyje.

RR teigė, jog dažnai būna taip, kad organizatoriai patys pasirenka draudimo kompanijas kaip varžybų rėmėjus mainais į renginio draudimą, todėl gali nesutikti su centralizuotu draudimo pirkimu.

Ramūnas Kliunka (RKL) kaip vienas iš pirmojo LARČ etapo organizatorių pridūrė, jog šiemet draudimas išties pabrangęs mažiausiai 2 kartus ir jiems atsiėjo apie 2000 litų. Taip pat jis pridūrė, kad tokio tipo renginius draudžia tik vienas draudikas – „BTA“ draudimas.

MS pasiūlė, jog reikia padaryti būtinus žingsnius, norint palengvinti draudimo sąlygas organizatoriams.

TS pasiūlė sumažinti draudimo sumą organizatoriams, nes dabar žalą vis vien tenka dengti iš nuosavų lėšų. BV paminėjo, jog franšizės dydis nėra tiek aktualus, kiek galimi nuostoliai, atsitikus rimtiems incidentams.

AS pridūrė, jog būtinas varžybų organizatorių draudimo sutarčių tekstų peržiūrėjimas.

Toliau diskusija buvo tęsiama dėl saugaus varžybų organizavimo (SVO) klausimų.

RR paminėjo, kad SVO reglamentas yra didelis bendrinis dokumentas, kurio daugelis neskaito. Jis pasiūlė rengti atskirus SVO reglamentus atskirai sporto šakai. Ta pati taisyklė galioja ir teisėjų komitetui.

AS su tuo sutiko ir pridūrė, jog, pavyzdžiui, ralio ir slalomo saugos planai prieštarauja vienas kitam ir jų neįmanoma suvienodinti.

MS teigė, kad kitose valstybėse SVO klausimai priklauso komitetams.

Diskusija užbaigta apie dabartinę situaciją su draudžiamomis varžybomis bei neklasifikuojamų varžybų atkūrimo būtinybe.

MS reziumavo, kad šį klausimą reikia palikti neeiliniam suvažiavimui, kurio metu bus sprendžiamas LASF įstatų ir Lietuvos automobilių sporto kodekso keitimas.