

Eesti veemoto arengukava aastateks 2019-2024

**Eesti Veemoto Liit
Vastu võetud xx.yy.2019**

Sisukord

1. Sissejuhatus	2
1.1. Spordiala üldisloomustus	2
1.2. Ajalugu	3
1.3. Visioon	5
2. Hetkeolukorra analüüs.....	6
2.1 Võistlussport - tippsport.....	6
2.2 Võistluste korraldus.....	7
2.3 Võistlus- ja treeningukohad.....	8
2.4 Spordiehitised ja –baasid.....	10
2.5 Treenerite - juhendajate kaader	10
2.6 Harrastussport.....	11
2.7 Noored.....	11
2.8 Ringrajapaadid.....	12
2.9 Kaatrid.....	12
2.10 Jetid.....	13
2.11 Rahastamine	14
2.12 Juhtimine.....	15
2.13 Meediakajastus.....	15
2.14 Dopingukontroll.....	16
2.15 Keskkonnakaitse	16
3. Hinnang hetkeseisule	17
3.1. Tugevused	17
3.2. Nõrkused.....	17
3.3. Võimalused	18
3.4. Ohud.....	18
4. Eesmärgid ja meetmed aastani 2030	19
5. Arengukava ülevaatamine	21

1. Sissejuhatus

Eesti veemoto arengukava on veemoto arengustrateegiat toetav dokument, mille tulemuseks on veemoto arengusuunad aastateks 2019-2024 ning veemoto arengu visioon aastani 2030.

Arengukava seisukohalt on tähtis iseloomustada olemasolevat veemoto süsteemi, välja selgitada tugevad ja nõrgad küljed, täpsustada probleemid ja edasised tegevused. Arengukava on hetkeolukorra hinnangust lähtuv nägemus kuidas edasi minna. Arengukava eesmärgiks on kujundada ühine arusaam Eesti Veemoto Liidu ülesannetest Eesti veemoto stabiilseks arenguks ning tagada seeläbi sihipärane tegevus liikmete ühishuvide elluviimiseks. Käesolev arengukava võtab arvesse vahepeal toimunud muutusi nii ühiskonnas, spordis kui ka seadusandluses.

1.1. Spordiala üldiseloostus

Tegemist on spetsiifilise spordialaga, kus võisteldakse mootoritega varustatud veesõidukitega.

Veemoto all mõeldakse erinevaid võistluskategooriaid ning peamiselt võib need jagada suurematesse rühmadesse:

- 1) ringrajapaadid;
- 2) kaatrid;
- 3) jetid ja
- 4) raadio teel juhitud paadid.

Enamus võistlusklassidest on individuaalsed (võistleja on veesõidukis üksi), teisalt aga meeskondlikud (võistlejal peab olema vähemalt kaks mehaanikut – abilist). Eestis harrastavate paadiklasside hulka kuuluvad ka paadiklassid, kus võistluspaadis on korraga kaks võistlejat (kaatrid ja offshore). Sellele lisaks peetakse kestvussõite, kus ühte meeskonda kuulub 2-4 pilooti ja neid vahetatakse regulaarselt võistluste käigus.

Veemoto nõuab lisaks tipptehnikale võistlejalt ülimalt head füüsilist ja vaimset ettevalmistust, et vältida avariisid olukorras, kus vee peal kihutab suure kiirusega korraga kuni 24 paati.

Eesti Veemoto Liit (edaspidi EVL) on Eesti veemotosporti koordineeriv ja ühendav organisatsioon. EVL ühendab vabatahtlikkuse alusel veemotot harrastavaid klubisid ja spordiühendusi ühistegevuseks, veemoto edendamiseks ning sellealase tegevuse koordineerimiseks. Eesti Veemoto Liidul on 19 liikmesklubi, mis töötavad Tallinnas, Pärnus, Võrus, Tartus, Viljandis, Narvas ja kolmes maakonnas.

EVL kuulub aastast 1991 ülemaailmse organisatsiooni Union of International Motorboating (U.I.M) koosseisu. U.I.M. täieõiguslikuks liikmeks sai Eesti Veemoto Liit aastal 2007. Aastal

2010 sai U.I.M. omakorda Rahvusvahelise Olümpiakomitee (ROK) täistunnustuse. EVL on Eesti Olümpiakomitee täieõiguslik liige.

Eesti Veemoto Liidu eesmärk on tipp-, võistlus- ja harrastusspordi tasemel sportlike eluviiside propageerimine riigi elanikkonna seas, veemoto kandepinna laiendamine ja sportliku taseme tõstmine ning liidu liikmete ühistest huvidest lähtudes sportimiseks ja vaba aja veetmiseks soodsate tingimuste loomine. Lähtudes Eesti Spordiseadusest on EVL-l ainuõigus korraldada üleriigilisi meistrivõistlusi ning anda vastavaid tiitleid veemootorisporis.

1.2. Ajalugu

Eesti veemotol on suured ja tugevad traditsioonid. Võistlusspordiga on tegeletud süstemaatiliselt alates aastast 1954, kuigi esimesed teadaolevad võistlused peeti juba 1925. aastal Tartus. Aastal 2008 möödus sada aastat, mil veemotosport oli esmakordselt (seni ainsa tehnikaspordialana) Olümpiamängude kavas – Londonis 1908.

Eesti sportlased püstitanud 13 maailmarekordit, millest kolm on jõus praegusel hetkel. Aastast 2000 on toodud Eestisse mitmeid maailma (MM)- ja Euroopa meistri (EM) tiitleid:

2001	Lembit Aaslav-Kaasik sn	O-125	EM I
	Erik Aaslav-Kaasik	JT-250	EM I
2002	Erik Aaslav-Kaasik	JT-250	EM I
2004	Aleksei Noskov	Klass 3	EM I (meeskondlik kestvussõit)
2005	Toomas Mets	O-125	MM I
	Aleksei Noskov	Klass 3	MM I (meeskondlik kestvussõit)
	Lembit Aaslav-Kaasik	F-125	EM I
2006	Toomas Mets	F-125	EM I
	Aleksei Noskov	Klass 5	MM I (meeskondlik kestvussõit)
2008	Sten Kalder	JT-250	MM I
	Art Raudva	T-550	EM I
	Rasmus Haugasmägi	JT-250	EM I
2009	Art Raudva	T-550	MM I
	Erko Aabrams	O-125	MM I
2010	Lembit Aaslav-Kaasik	F-125	EM I
2011	Sten Kalder	OSY-400	MM I
	Ott Joala	S-550	MM I
	Rainer Nikiforov	PR2	EM I (meeskondlik kestvussõit)
	Jaanus Mill	PR2	EM I (meeskondlik kestvussõit)
	Taisto Kala	PR2	EM I (meeskondlik kestvussõit)
	Matthias Agur	JT-250	EM I
2012	Sten Kalder	OSY-400	MM I
	Lembit Aaslav-Kaasik	O-250	MM I
	Art Raudva	T-550	EM I
2013	Jüri Jõul	GT-30	MM I
	Jüri Jõul	PR4	MM I (meeskondlik kestvussõit)
	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	MM I
	Paul Zujenkov	GT-15	MM I
	Ott Joala	S-550	EM I
	Sten Kalder	OSY-400	EM I

2014	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	MM I	
	Gregor Eevardi	GT-15	MM I	
	Gregor Eevardi	GT-15	EM I	
	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	EM I	
2015	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	MM I	
	Marek Peeba	O-125	MM I	
	Sander Sarlin	GT-30	MM I	
	Stefan Arand	GT-15	MM I	
	Aivar Kommisaar	T-550	EM I	
	Stefan Arand	JT-250	EM I	
	Stefan Arand	GT-15	EM I	
	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	EM I	
	2016	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	MM I
		Mattias Reinaas	Ski GP3.2	MM I
Marten Männi		Ski GP3.3	MM I	
Stefan Arand		GT-15	MM I	
Sander Sarlin		GT-30	MM I	
Stefan Arand		GT-15	EM I	
Stefan Arand		JT-250	EM I	
Rasmus Haugasmägi		OSY-400	EM I	
2017		Rasmus Haugasmägi	OSY-400	MM I
		Stefan Arand	GT-30	MM I
	Mattias Reinaas	Ski GP3.3	MM I	
	Stefan Arand	GT-15	EM I	
	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	EM I	
	Viktoria Soodla	GT-30	EM I	
	Mattias Reinaas	Ski GP3.3	EM I	
	Marek Peeba	F-125	EM I	
	2018	Rasmus Haugasmägi	OSY-400	MM I
		Erik Aaslav-Kaasik	F-125	MM I
Stefan Arand		GT-15	MM I	
Stefan Arand		GT-30	MM I	
Mattias Reinaas		Ski GP3.3	MM I	
Ander-Hubert Lauri		Ski GP3.2	MM I	
Mattias Reinaas		Ski GP3.3	EM I	
Ander-Hubert Lauri		Ski GP3.2	EM I	
Stefan Arand		GT-15	EM I	
Erik Aaslav-Kaasik		F-125	EM I	
Rasmus Haugasmägi	OSY-400	EM I		

Aastast 2000 on kokku võidetud EM ja MM arvestuses medaleid **201**, sealhulgas juuniorite hulgas **58**. Püstitatud on üks maailmarekord.

Igal aastal, enam kui kümnel viimasel aasta jooksul, on Eestis korraldatud Euroopa ja maailmameistrivõistlusi ning on pälvitud selle eest rahvusvahelise liidu U.I.M. kõrge tunnustus. Korraldatakse mitmeetapilisi lahtisi Eesti meistrivõistlusi ja Eesti Karika võistlusi. Igal kolmandal aastal on Eesti kord korraldada Balti meistrivõistlused.

Aastast 2011 hakkasid noored võistlema neljataktiliste mootoritega paadiklassis GT-15. Noorte arvestuses võisteldakse samuti jettidel. On osaletud ka Formula Future tiitlivõistlustel.

Viimastel aastatel on veemotoelu Eestis oluliselt elavnenud. Oma tegevust on aktiveerinud jetisportlased. Edukalt on esinetud rahvusvahelistel võistlustel. Korraldatud on treenerite, rahvusvahelise kategooria kohtunike ja päästajate koolitusi.

2003. aastal ilmus Vahur Joala koostatud põhjalik raamat “Veemoto Eestis 1954 – 2003 “ (351 lk). Regulaarselt ilmub ajakirjanduses informatsiooni Eesti veemoto kohta, ilmub iga-aastane Veemoto Aastaraamat.

Välja on kujunenud spordiürituste kalender. Kogu informatsioon liigub läbi Interneti Eesti Veemoto Liidu kodulehekülgedel www.veemoto.ee ja www.aquabike.ee. Kasutusel on samuti Facebook lehed.

1.3 Visioon

- Eesti Veemoto Liit on tugev organisatsioon, mis tegutseb liikmeklubide huvide nimel ja ühendab ning koordineerib kogu Eesti veemootorisporti
- Veemotosport on sotsiaalselt väärtustatud ja on võrdsustatud teiste EOK tunnustatud spordialadega sõltumata nende kuuluvusest Olümpiamängude programmi
- Veemoto on populaarne, tulemused leiavad meedias kajastamist ning nii noorte kui harrastajate huvi ja liitumine veemoto spordiga on kasvanud
- Eesti Veemoto Liidu liikmesklubidel on olemas omad tegevusruumid ja treeningukeskused, tegevust juhendavad palgalised treenerid
- Eesti Veemoto Liit on esindatud rahvusvahelise veemoto liidu UIM juhtorganites.
- Veemootorisportlastel on võimalus turvaliselt treenida ja võistelda nii Eestis kui ka välisriikides
- On olemas erasektori (sponsorite) huvi ja toetus veemoto aladele.
- Eesti veemotospordi tase on jätkuvalt kõrge ning esindusmeeskonnad saavutavad nii kodustel kui rahvusvahelistel tiitlivõistlustel auhinnalisi kohti;
- Eestis korraldatakse vähemalt üle aasta rahvusvahelisti tiitlivõistlusi;

2. Hetkeolukorra analüüs

Eesti Veemoto Liidul on 19 liikmesklubi. Litsentseeritud sportlasi ringrajaklassides oli hooajal 2018 43, jettidel osales Eesti meistrivõistlustel 60 sportlast Eestist. EOK treenerite registris oli seisuga 2019 3 treenerit: üks meistertreener, üks vanemtreener ja üks treener. Töö treenerite koolitamisel jätkub. Veemotoga tegelemiseks on klubiruumid vaid Tallinnas ja Tartus.

Eesti Veemoto Liidu tegevust juhib liidu üldkoosoleku poolt valitud juhatus. Juhatus ei saa palka. Töö tõhusamaks korraldamiseks on palgaline peasekretär.

Sportlaste keskmine vanus on aastatega kasvanud. Vajalik oleks uute sportlaste leidmine ja töö tõhustamine noortega. Heameel on märkida, et osa klubidest tegeleb aktiivselt noortesportiga ja rahvusvahelistelt võistlustelt on noored ja juuniorid võitnud regulaarselt tiitlivõistluste medaleid. Võistlushooaeg algab juba aprillikuus ja treenimiseks ning tehnika säätimiseks pika talve tõttu võimalusi pole. Seega on Eesti veemotokad ebavõrdses seisus välisvõistlejatega võrreldes. Tegemist on ka turvalisusprobleemiga, sest väheste treeningvõimaluste tõttu lisandub ohufaktor tiitlivõistlustel tunduvalt.

Eesti Veemoto Liidu üheks probleemiks on veemoto kui spordiala mittekuulumine Olümpiamängude programmi. Olgugi, et Rahvusvaheline Olümpiakomitee on andnud täistunnustuse rahvusvahelisele veemotoliidule U.I.M. ja U.I.M. on rahvusvaheliste spordiliitude GAISF ja ARISF täieõiguslik liige, ei rahastata ja toetata Eestis veemotot võrdsetel alustel olümpiaaladega.

2.1 Võistlussport - tippsport

Hetkeseis

Eesti veemotosportlased osalevad aktiivselt rahvusvahelistel võistlustel. Aastas võisteldakse väljaspool Eestit 15-25 erineval võistlustel. Võisteldud on kolmel erineval mandril.

Eestil veemotos on:

- rahvusvahelise võistluslitsentsiga piloote kokku 43 (hooajal 2018).
- 12 erinevat võistlusklassi ringrajal ja 14 jettidel.
- Rahvusvahelistel tiitlivõistlustel Eesti rahvusmeeskond esindatud neljas paadiklassis (sealhulgas noorteklassis). Eesti rahvuskoondisesse kuulub võistlejaid 12 klassis.

Eesti lahtistel meistrivõistlustel osalevad ka sportlased naaberriikidest, mis on olnud aluseks Eesti sportlaste spordimeisterlikkuse tõstmisel. Võistlejate arv on aastatega siiski kahanenud ja tagasimineku on peamiselt seotud majanduse taandumisega, sest esimesena kaovad spordist ära sponsorid. Samas pole riiklik toetus oluliselt kasvanud.

Kuna kasutatavad rahalised resurssid on piiratud, keskenduvad tippportlased rahvusvahelistele tiitlivõistlustele (EM ja MM) ning kodustel meistrivõistlustel võisteldakse vähe. Seal saavutatud medalite arv on aga aasta aastalt selgelt kasvanud: 2016 9, 2017 12 ja 2018 22. Rasmus Haugasmägi valiti U.I.M. aasta parimaks sportlaseks kogu maailmas aastal 2017.

Eesti veemoto edukuse allikateks on aastate jooksul kogutud kogemus, eesmärgikindel keskendumine tippspordile ning tehnika kodune ettevalmistamine. Kui sportlaste koguarv toetuse puudusel on väike, siis on kõik resurssid suunatud tiitlivõistlustele. Vajalik oleks aga koduste võistluste propageerimine ja treeningtingimuste parandamine.

Võidusõidupaadid ringrajaklassides ja samuti jettidel valmistatakse peamiselt klubide ja kohalike firmade poolt (KALA Boats, Põvvat Racing Team, Mosquito, Team 64). Eesti veemoto üheks edu aluseks on olnud vindimeistrid Lembit Aaslav-Kaasik sen. ja Erik Aaslav-Kaasik, kelle valmistatud propelleritega on võidetud enamus individuaalsed maailmameistritiitlid. Vajalik on tagada oskamise järjepidevus.

Probleemid

Tippportlaste – Eesti koondvõistkonna ebapiisav toetamine. Tiitlivõistlustest osavõtukulud on sportlaste endi kanda. Samuti võistlustehnika hankimine. Sportlaste tiitlivõistlustel saavutatud kõrged tulemused ei leia riigilt materiaalselt tunnustust samaväärselt olümpiaaladega, kuigi Eesti riiki on välismaal esindatud kümnete tuhandete pealtvaatajate silme all (nt. Saksamaal, Poolas, Itaalias, USA-s, Hiinas, Lõuna-Koreas, Emiraatides, Taimaal, Ukrainas jne) ning üritused on leidnud laialdast kajastamist välismaa meedias.

2.2 Võistluste korraldus

Hetkeseis

Võistlustehnika ettevalmistus ja hooldus toimuvad aastaringselt. Võistlushooaeg langeb kuuele kuuele aastaks, aprillist-septembrini. Eestis on võimalik hooaega alustada alles maikuu lõpul või juunikuu algul. Võistlusgraafik koostatakse arvesse võttes rahvusvahelist kalendrit, mille lõplik versioon selgub alles eelneva aasta 15. detsembril.

Mitmeetapilised Eesti meistrivõistlused ringrajal ja jettidel korraldavad liikmesklubid Tallinnas, Tartus, Pärnus, Aidus ja Viljandis. Sellele lisaks peetakse ka Eesti Karika võistlused. Rahvusvaheliste tiitlivõistluste korraldamine toimub Eesti Veemoto Liidu kaasabil. Olemas on ühiskondlikel alustel töötav kohtunike kollektiiv.

Probleemid

Võistluste korraldamine klubides on üksikute entusiastide õlgadel, kes teevad seda ühiskondlikel alustel tasuta. Sama probleem on kohtunikega. Märgata on väsimist ja motivatsiooni puudumist. Allpool mainitud piirangud veekogude kasutamisel ning riikliku finantseerimise puudumine ei võimalda rohkem võistlusi läbi viia.

Probleemiks on korralike päästepaatide puudumine ja kiirabiteenuste kõrge hind.

2.3 Võistlus- ja treeningukohad

Hetkeseis

Võistluste jaoks on kasutusel järgmised võistluskohad:

- Tartu Anne kanal;
- Pärnu jõgi;
- Purtse;
- Valkla;
- Kakumäe sadam;
- Harku järv;
- Viljandi järv;
- Aidu Veespordikeskus

Probleemid

Enamuses võistluskohtadest pole võimalik tehnikat testida ning sõidutehnikat harjutada ja kasutatavate võistluskohtade arv on vähenenud.

Kuigi eelpool mainitud võistluskohtade arv pole väike, on võistlus- ja treeningakvatooriumitele ametkondade poolt seatud suured piirangud pärssinud senini eduka, ROK-i poolt täistunnustuse saanud, spordiala arengut. Ilma testimise ja harjutamiseta häid sportlikke tulemusi saavutada pole võimalik. Teine oluline faktor on siin veel ka see, et ilma korraliku harjutamiseta võib veemootorisportlane osutada võistlustel iseendale, konkurentidele ning pealtvaatajatele ohtlikuks. Samuti pole ilma treeninguvõimalusteta spordialale järelkasvu kasvatamine võimalik. Vaatleme võistluskohtadega seotud probleeme järgnevalt lähemalt.

Tartu Anne kanal. Algselt veespordialade arendamiseks ehitatud kanal, mille eesmärgipõhine tegevus rikuti ära silla ehitusega üle kanali. Viimastel aastatel on kanalit hakatud kasutama puhkekohana ning see on kuulutatud rannaks. Seepärast pole kanali kasutamine treeninguteks võimalik ning võistlusteks lubatakse seda kasutada alles pärast rannahooaja lõppu septembrikuu keskel. Kanali kasutamisel on probleemiks tehnilise baasi puudumine ning isegi võistluste korraldamiseks vajaliku elektri kasutamine on raskendatud. Oma piiratud suuruse tõttu

rahvusvaheliste tiitlivõistluste (EM ja MM) korraldamine kanalil pole kehtivate reeglite järgi võimalik. Ehitustegevus kanali lähistel võib viia olukorrani, kus kanali kasutamine veemoto võistluste korraldamiseks kaob.

Pärnu jõgi Reiu jõe suudmes. Pärnu jõel on piiratud veesõidukite kiirus. Osa jõest on veemoto jaoks suletud seoses sadama ja statsionaarse sõudetrassiga. Varemalt kasutati jõge võistluste läbiviimiseks veel kolmes erinevas kohas. Praeguseks on jäänud järgi Reiu jõe suudmes olev akvatoorium, mille omapäraks on aga tundlikkus ilmastikoludele. Seetõttu on mitmed võistlused ära jäänud. Samuti puudub võistluskohas vajalik tehniline baas. Treeninguteks peab loa taotlema igakordselt. Seega jõe regulaarne kasutamine treeninguteks pole võimalik. Võistlusi peetakse Pärnus seoses tekkinud piirangutega harva. Mõningatel aastatel üks kord ja mõningatel üldse mitte. Võistluskohale on mõõdetud sertifitseeritud rekordkatsete rada pikkusega 1 km. Sügisel 2008 püstitati seal ka üks maailmarekord.

Pärnu jõgi kesklinnas. Homologeeritud alates 2013 kestvussõidu rahvusvahelisteks võistlusteks. Kasutamise võimalused vähesed.

Harku järv. Momendil üks kolmest UIM-i poolt rahvusvahelisteks tiitlivõistlusteks homologeeritud võistluskoht Eestis, kus maailmameistreid on selgitatud mitmel korral. Ka Eesti veemootorisportlastele on koduvetel võistlemine osutunud edukaks. Harku järvelt on võidetud kokku 10 medalit. Mootorsõidukitega järvel sõitmine on keelatud. Võistluste korraldamiseks ning treeninguteks lubade hankimine on osutunud keeruliseks. Järve kasutusõigus on saadud viimastel aastatel vaid üheks-kaheks võistluseks aastas, meediapäeva korraldamiseks ning üksikuteks treeningukordateks. Viimasel kahel aastal on olnud siiski tunda linnaosa valitsuse toetust treeningute läbiviimiseks. Samas on Harku järvel korraldatud võistluste reputatsioon väga kõrge ning tiitlivõistlustele tullaakse meelsasti (2009 osales Harku järvel korraldatud MM-l 68 sportlast 14-st riigist ja kolmelt mandrilt). Järve kaldalt leidub korralik tehniline baas, kasutada on päästepaat, mis ei kahjuks vasta enam rahvusvahelistel turvanõuetele.

Tamula järv Võrus. Tänapäeval kehtivate ettekirjutiste ja võistluste korraldaja puudumise tõttu kasutamine võimatu.

Viljandi järv. Hea võistluskoht ka suurte rahvusvaheliste võistluste korraldamiseks. UIM-i on on andnud ajutise litsentsi rahvusvaheliste tiitlivõistluste korraldamiseks Viljandi järvel. Aastal 2011 selgusid kahe paadi maailmameistrid ja juuniorite Euroopa meister Viljandi järvel. Aastal 2018 selgus juuniorite maailmameister paadiklassis GT-15 Viljandi järvel. Trass on piisava suurusega ning ohutuse seisukohalt tähtsa tegurina sügav. Keerulisem on lugu järve kasutusõiguse saamisega, sest järve rannas on ka suplusrand. Probleemiks on ka keskkonnakaitseorganite vastuseis. Järve rannas puudub hädavajalik tehniline baas. Võistlusi on järvel peetud vaid kord aastas. Treeningute läbiviimine on lihtsam kui Harkus või Pärnus.

Aidu Veespordikaskus. Rajatav keskus plaanide järgi sobilik väiksemateks võistlusteks ja rekordkatseteks.

Momendil teisi tõsiselt võetavaid võistluskohti pole. Järved ja jõed on kas kitsad või siis madalad, millele lisanduvad keelud veekogude kasutamiseks.

2.4 Spordiehitised ja –baasid

Hetkeseis

Harku baas Tallinnas, Kvissentali baas Tartus. Teistes linnades tegutsetakse peamiselt kodudes. Klubid töötavad aktiivselt Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Viljandis

Probleemid

Baaside ümberehitused ja omandussuhted. Klubihooned vajavad operatiivset renoveerimist. Raha selleks Eesti Veemoto Liidul kahjuks pole.

2.5 Treenerid - juhendajad

Hetkeseis

Noorte ja juunioritega tegeletakse ringrajapaadiklassides aktiivselt Tartu, Tallinna ning Viljandi klubides. Noori juhendavad peamiselt Tartus Üllar Põvvat ja Henry Põvvat, Tallinnas Ahto Aaslav-Kaasik ning Viljandis Tõnis Laur ja Aivar Kommisaar. Palka nad ei saa. Tegeletakse ühiskondlikel alustel. Järjepidevalt koolitatakse uusi treenereid.

Probleemid

Palgalisi täiskasvanute treenereid käesoleval hetkel pole. Rahalistel põhjustel puudub ka vabariigi koondise palgaline peatreener ning hädavajalik liidu esindaja rahvusvahelisteks võistlusteks (rahvusvaheliste tiitlivõistluste rahvusvahelise zürii liikmeks). Kõike teostatakse ühiskondlikel alustel. EVL peaks leidma võimaluse treenerite kvalifitseerimise protsessi kiirendamiseks.

2.6 Harrastussport

Hetkeseis

Ringrajaklassides on harrastusspordi harrastamine raske, sest poest vajalikku tehnikat osta ei saa. Jettide poolel on harrastussport laiemalt levinud.

Probleemid

Vajalik oleks võistlustele naaberriikide võidusõitjate kaasamine (Läti, Soome, Venemaa). Teine variant on liikuda Offshore rahvusvaheliste tippklasside suunas, mis on aga rahaliselt väga kallis variant.

2.7 Noored

Hetkeseis

Aktiivne töö noortega toimub Tallinna, Viljandi ja Tartu klubides, kus noored vanuses 10-16 aastat saavad võistelda klassis GT-15. Talvel tegeldakse teooria omandamise, võistlustehnika ettevalmistusega ja üldfüüsilise treeninguga. Sõidu treeningud ja võistlushooaeg kestab maist septembrini. Eesti lahtistestel meistrivõistlustel osaleb keskmiselt 5 noort. Alates 2011 osaletakse edukalt paadiklassi GT-15 tiitlivõistlustel.

Jettide poolel tegeletakse aktiivselt noortega ja tipptasemel on saavutused suurepärased. U.I.M. maailmameistritiitleid on võidetud mitmeid.

Stefan Arand valiti kolm hooaega järjest (2016-2018) U.I.M. aasta parimaks noorsportlaseks maailmas. Aasta parima tiitlile on kandidaatidena olnud koguni kolm erinevat Eesti noorsportlast.

Probleemid

Noortespordi arengut takistab noorte vähene teadlikkus spordialast. Treenereid ja juhendajaid Eestist leiduks. Kvalifitseeritud treenereid oleks vaja juurde mitmeid. Võistlustehnika hankimine käib tihti üle jõu. Tegevus noortega põhineb enamuses entusiasmil. Samas tuuakse regulaarselt medaleid EM ja MM võistlustelt.

Klubide ja Veemoto Liidu nappide vahenditega ei ole võimalik soovijaid paatide ja mootoritega varustada ning noori lähetada rahvusvahelistele tiitlivõistlustele. Seega on kõik noortesportdiga seotud kulutused nende vanemate kanda.

Noorsportlase staatus ei lõpe noorteklassis võistlemise lõppemisega vaid enamus noori jätkab täiskasvanute klassides, kus osades võib võistelda juba 14-aastasena.

Probleemiks on osade noorte kadumine veemotost pärast noorteklassi kuna seejärel enam klubilist toetust pole. Noorsportlane on veemotos kuni 21-aastane.

2.8 Ringrajapaadid

Hetkeseis

Rahvusvaheliselt on Eesti veemoto tippriik. Harrastajate arvult oleme aga jäänud kaugeteistest riikidest. USA-s võistleb mitmes paadiklassis rohkem sportlasi kui Eestis on litsentseeritud võistlejaid kõikide paadiklasside kohta kokku. Alates aastast 2005 on Eesti sportlased võitnud 34 U.I.M. maailmameistritiitlit.

Probleemid

Uute sportlaste leidmist takistavad harjutus- ja võistlusvõimaluste nappus, rahaliste ressursside ja info puudumine.

2.9 Kaatrid

Hetkeseis

2014-2018 Eesti meistrivõistlusi ei korraldatud. Sellegi poolest korraldati Igamehe Paadiralli võistlusi, mille populaarsus on aasta aastalt kasvanud. Tegemist on tõelise rahvaspordiga, millist tuleks igakülgsest toetada.

Probleemid

Paadid on kallid ja siirdumine rahvusvahelistesse offshore paadiklassidesse on selletõttu jäänud ära. Võistluskohtade vähesuse üle offshore klassides Eestis nuriseda ei tohiks. Pole aga kogemust ja kohalikke võistlejaid.

2.10 Jetid

Hetkeseis

Võistlejate arv on suhteliselt suur ja võistlustegevus aktiivne. Aktiivselt võisteldakse ka välismaal (sh. USA, Taimaa jne). Osalemine U.I.M. võistlustel on nüüdseks aktiivne ja osaliselt seetõttu, et U.I.M. muutis alates hooajast 2013 reegleid atraktiivsemaks.

Probleemid

Jetisportlaste tegevust ja arengut takistavad kohati ka negatiivne ühiskondlik suhtumine jetisportlastesse.

2.11 Rahastamine

Hetkeseis

Võimalikud variandid rahastamisel on:

- riigi toetus spordialaliitudele spordiprogrammi läbiviimiseks
- kohalike omavalitsuste toetus üleriigilisteks üritusteks ja rahvusvaheliste tiitlivõistluste läbiviimiseks (Tallinna Spordi- ja Noorsooamet)
- liikmemaksud
- fondid (Hasartmängumaksu Nõukogu)
- kapitalid (Kultuurkapital)
- sponsorlus

Riigi toetus on võimaldanud tasuda U.I.M.-i maksud, toetus omavalitsustest ja erasponsorlusest aga viia läbi kohalikud ja rahvusvahelised tiitlivõistlused, Kultuurkapitalilt saadud raha on olnud toeks kohtunike ja päästjate koolituse korraldamisel ning erinevate projektide läbiviimisel.

Probleemid

- ebapiisav on riigipoolne rahastamine. Spordi rahastamise võimalused ja tegelikud vajadused ei ole vastavuses; spordipoliitika ja arenguprioriteetide ebamäärasus (spordialad ei ole kaardistatud).
- olümpialadele eelistamine;
- üldine nõrk spordiharidus;
- erasponsorluse osakaal väike
- päästeteenistuse tehnika amortiseerumine ja mittevastavus rahvusvaheliste nõuetega
- EM ja MM võistlustel tiptulemusi saavutanud veemotosportlased ei leia võrdset materiaalselt tunnustust võrreldes olümpiaalade sportlastega.

Kokkuvõttes ei jätku vahendeid tippportlaste ja nende meeskondade lähetamiseks rahvusvahelistele tiitlivõistlustele. Seni on suured võidud toodud koju sportlaste omal initsiatiivil ja oma pere eelarve arvelt. Sponsoridki on reeglina peretuttavad.

Riik ja sealhulgas Kaitsevägi peaks arvestama, et Eesti on mereriik ja veemoto kaudu õpib hulgaliselt noori ning ka täiskasvanuid tiptasemel tundma ja kasutama vett kui elutähtsat elementi ka riigikaitse seisukohalt. Samas õpitakse kasutama ja kasutatakse tipp tehnoloogiat, millest on vajadusel suur abi riigikaitse seisukohalt vaadatuna.

Osa veemoto tiitlivõistlustest toimub seeriavõistlusena, mis tihti lõpevad alles detsembrikuu teisel poolel. Detsembris saavutatud tiptulemusi aga ei kajastata EOK ega muudes aastakokkuvõtetes.

2.12 Juhtimine

Hetkeseis

Eesti Veemoto Liidus on üks palgaline töötaja, peasekretär. Tegevust juhib ja koordineerib juhatus ühiskondlikel alustel.

Probleemid

Vajalik leida ja palgata tööle spetsialist, kes tegeleks meedia ja sponsoritega.

2.13 Meediakajastus

Hetkeseis:

Koostöö meediaga on tihenened. Väljakujunenud põhilisteks meedikanaliteks on ajakirjandus, televisioon, Internet. Välismeedias põhiliselt Internet, ajakirjandus ja televisioon. Kõige suuremat tähelepanu on pööratud info jagamisel Internetile, koduleheküljele ning sotsiaalmeediale. Ajakirjanikele on korraldatud mitmeid pressipäevi (nii Tartus kui Tallinnas), kus on püütud tutvustada ala ja kus on olnud võimalik proovida ise sõitu võidusõidupaatidega

Probleemid:

Koostöö meediaga on tihenened, kuid see töö on endiselt nõrk. Sportlastel on raske leida sponsoreid, kuna meedia iseseisev tähelepanu ala vastu on väga leige ning EVL endal napib vahendeid leheruumi ostmiseks.

Vajalik on:

- reklaami ja meedia tõhusam ja süsteemsem kasutamine.
- arendada koostöö ettevõtete vahel sponsorlussidemete loomiseks
- sotsiaalmeedia laienemine
- välja töötada meediakajastuse eesmärgid, plaan ja rutiinsed tegevused ning partnerid.
- välja töötada samuti kohustuslikud tegevused võistluste eel: reklaamplakatid, suhtlus meedikanalitega (raadio, ajaleht, internet, välismeedia), ülevaade võistluste toimumisest, võistluste tulemustest.
- Pressikonverentsid!

2.14 Dopingukontroll

Hetkeseis

EVL on korraldanud koolitusi korrektseks käitumiseks dopingukontrollis. Sportlastele edastatakse informatsiooni keelatud ainete kohta ja ohtude kohta dopingu kasutamisel. Eesti sportlased on olnud dopingukontrollis ja dopingu järelvalsüsteemis.

Probleemid

Kuna EVL-l pole resursse saata tiitlivõistlustele koolitatud ja kogenut võistkonna esindajat, siis on Eesti sportlaste õiguskaitse võimalike dopingujuhtumite korral minimaalne. Vaid sportlaste koolitus siinkohal alati ei aita.

2.15 Keskkonnakaitse

Hetkeseis

Veemoto arengu ja eksisteerimise üheks suurimaks ohuks on keskkonnakaitsega seotud küsimused. EVL on koolitanud nii võistluste korraldajaid kui ka sportlasi keskkonnakaitse alastes küsimustes. Eestis korraldatavate võistluste ja treeningute keskkonnakaitse alane tase on tunduvalt paranenud. Eesti Veemoto Liidu president Vahur Joala kuulub rahvusvahelise veemotoliidu U.I.M. kolmeliikmelisse keskkonnatöörühma. Seda kaudu on Eesti veemoto pidevalt kursis keskkonnakaitse probleemidega ja saadakse häid näpunäiteid võistluste keskkonnasõbralikumaks korralduseks.

Veemotos on siirdunud keskkonnasõbralikemate mootorite kasutamisele. Kasutusele on tulnud ka keskkonnasõbralikumad kütused.

Probleemid

~~Treeningu ja võistluslubade saamine on muutunud aasta aastalt keerulisemaks. Siit tuleb vajadus keskkonnakaitse alase koolituse ja koostöö arendamisele.~~

3. Hinnang hetkeseisule

3.1. Tugevused

- pikad traditsioonid ning tuntuks saanud nimed
- ühiskondlike aktivistide tubli töö klubides ja klubide võrk üle Eesti;
- tugev, ühiskondlikel alustel töötav rahvuslike ja rahvusvaheliste võistluste korraldamise aktiiv ning kohtunikekogu ning seetõttu võistluste korraldus rahvusvaheliselt kõrgelt hinnatud tasemel;
- võistlussport tasemel; väga kõrged sportlikud saavutused tiitlivõistlustel (EM ja MM).
- mitmekesine võistluskalender ja toimiv võistlussüsteem;
- noorteklassi tehniline areng;
- lapsevanemate soosiv suhtumine, kui vaimset, füüsiliselt ja tehniliselt arendavasse spordialasse;
- toimiv juhtimis- ja koordineerimissüsteem;
- väga hea kontakt ülemaailmse katusorganisatsiooniga U.I.M. ja teiste liikmesriikidega;

3.2. Nõrkused

- rahalised vahendid ei ole kättesaadavad (vt. punkt rahastamine), mistõttu:
 - o ei suudeta maksta treeneritele palka;
 - o tippvõistlejate vähene toetamine treeningus ja võistlustel osalemises;
- veemoto ala kvalifitseeritud spetsialistide vähesus;
- noorte, erialase ettevalmistusega treenerite kaadri vähesus;
- tõsiseltvõetavate võistlus- ja treeningkohtade piirangud
- meedia vähene huvi;
- vähene ja eesmärgistamata sporditurundusmeetmete rakendamine; sh nõrk töö meedia ja sponsoritega

3.3. Võimalused

- treeneritekaadri koolitus;
- juhatuse liikmete aktiivsem ja eesmärgistatum töö; tegevuskava järgimine
- veemoto sporditurundustegevuse parandamine:
 - o tegevuse ala teadvustamiseks, üldise tuntuse suurendamiseks uute spordihuviliste leidmiseks
 - o meediaeesmärkide seadmine, suhete arendamine meediaga, olemasolevate kontaktide hoidmine ja värskendamine
 - o nii sise- kui välise kommunikatsiooni koordineerimine (veemotoalaga tegelemiseks vajaliku info kättesaadavus);
 - o sportlaste saavutustele tähelepanu ja toetuse tõstmine;
- tegevused noorte juurdekasvu saavutamiseks
- palgalise spordikaadri koolitamine ja suurendamine vastavalt vajadusele;
- klubide sihipärane arendamine, mille üheks osaks peaks olema riigi koondvõistkonna liikmete ettevalmistuse korraldamine;
- ürituste läbiviimise osatähtsuse tõstmine ja atraktiivsemaks muutmine;
- sponsorite ja toetajate huvi suurendamine;

3.4. Ohud

- jätkuv ebapiisav finantseerimine
 - o riigi poolt mitteolümpiaalade jätkuv vähene finantseerimine;
 - o omavalitsuste poolt spordiklubide tegevuse vähene toetamine;
 - o erasektori jätkuv vähene huvi investeerida veemotosse (vähene vastukaja pressis);
- inimressursi vähenemine;
- sportlaste entusiasimi kadumine vähese tähelepanu ja toetuse tõttu;
- treening- ja võistluspaikade kasutusvõimaluste edasine piiramine;
- spordijuhtimise politiseerumine;
- ebakindlus tuleviku ees;
- seaduste nõrk tundmine ja täitmine;

4. Eesmärgid ja meetmed aastani 2030

4.1. Eesti Veemoto Liit on tugev organisatsioon, mis tegutseb liikmeklubide huvide nimel ja ühendab ning koordineerib kogu Eesti veemootorisporti

Meetmed:

1. ühtse struktuuri loomine, kus peavad olema omavahel seotud erinevad tippveemoto alad (ringrada, kaatrid, jetid), noored, treenerite koolitus, kohtunikud, harrastussport;
2. juhatuse liikmete eesmärgistatud töö; tegevuskava järgimine
3. sise- ja väliskommunikatsiooni koordineerimine
4. koolituste pakkumine ja organiseerimine
5. liidu juhatuse poolt uuendusliku meele väärtustamine; st initsiatiivi, uuenduslike ideede ja omaalgatuse toetamine

4.2. Veemoto on võrdsustud teiste EOK tunnustatud spordialadega sõltumata nende kuuluvusest Olümpiamängude programmi

Meetmed:

1. tõhusam koostöösuhete loomine riiklike- ja kohalike omavalitsusasutustega;
2. eesmärgistatud töö meediaga,
3. tihedam koostöö ja informatsiooni vahendus EOK ja teiste juhtivorganitega
4. sporditurundus;

4.3. Veemoto populaarsus on tõusnud, veemoto tulemused leiavad meedias kajastamist ning nii noorte kui harrastajate huvi ja liitumine veemoto spordiga kasvab

4.3.1 Veemotospordi meediakajastus on laialdasem ja regulaarsem

Meetmed:

1. veemoto sporditurundustegevuse parandamine;
2. meediaeesmärkide seadmine, suhete arendamine meediaga, olemasolevate kontaktide hoidmine ja värskendamine;
3. tegevused sponsorite ja toetajate huvi suurendamiseks;
4. reklaamürituste korraldamine, demopäevad;
5. sportlaste saavutustele tähelepanu ja toetuse tõstmine;
6. veemotoalaga tegelemiseks vajaliku info kättesaadavuse tagamine, tegevus ala teadvustamiseks, üldise tuntuse suurendamiseks uute spordihuviliste leidmiseks

4.3.1 Aktiivne tegelemine noortega; noorte huvi suuredamine ja liitumine veemoto spordiga

Meetmed:

1. noortespordi toetamine järelkasvu tagamiseks on korrapärane, eesmärgistatud tegevus;
2. iga-aastaste noortekoondise treeninglaagrite läbiviimine;
3. noortekoondise vanemtreeneri palkamine;
4. noorte huvilaagrite ja muude tegevuste korrapärane läbiviimine ala tutvustamise eesmärgil
5. sponsorite leidmine noortespordi arendamise toetamiseks

4.4. Eesti veemotospordi esindusmeeskonnad saavutavad jätkuvalt rahvusvahelistel võistlustel auhinnalisi kohti;

Meetmed:

1. Sportlased saavad toetust treenimiseks ja võistlemiseks
2. Eestis tegutseb 4-5 palgalist veemoto treenerit
3. Veemoto spordibaasid on ajakohased ja materiaalne baas piisav edukaks tegutsemiseks
4. Eesti ametkonnad ja EOK leiavad vahendid edukate sportlaste premeerimiseks ja motiveerimiseks

4.5 Veemotoalade harrastamiseks on tagatud jätkuvalt võimalused

Meetmed:

1. spordibaaside hoonete renoveerimine või uute ehitamisele kaasaaitamine (Tallinn, Tartu, Viljandi, Pärnu, Aidu jne). Ehitatakse välja spordibaasid mitmekülgse sporditegevuse arendamiseks; eelkõige noorte- ja tippspordi arendamiseks; koondise ettevalmistamiseks, harrastustegevuse võimaldamiseks; muude spordi-, kultuuri- teenuste osutamiseks (koolitused)
2. sportlastele tagatakse treeningvõimalused (akvatooriumid, treeninglaagrid);
3. vabariigi koondise liikmetele on hangitud rahvusvahelistele võistlustel osalemiseks toetused;
4. leitakse uusi rahastamisallikaid;
5. tagatakse kvalifitseeritud ja atesteeritud treenerite olemasolu; treeneritekaadri pidev koolitamine;
6. vähemalt kolm tippvõistlejat saab regulaarselt riiklikest toetusvahenditest stipendiumi võistlusettevalmistuse toetamiseks ning on tagatud stabiilne riigi toetus võistkondade ettevalmistuse finantseerimiseks.

4.6 Eestis korraldatakse vähemalt üle aasta rahvusvahelisi tiitlivõistlusi; MM, EM, Balti MV või Hydro GP.

Meetmed:

1. vajalike sponsorite ja toetuskanalite leidmine
2. võistluste ametnike regulaarne koolitus
3. turvalisuse parandamine võistlustel (kaasaegsed päästepaadid ja – vahendid, kiirabi)

4.7 Eesti Veemoto Liidu liikmesklubidel on olemas omad tegevusruumid ja treeningukeskused, tegevust juhendavad palgalised treenerid

1. sporditegevuse võrdsustamine hariduse ja kultuuriga Eesti Vabariigis
2. spordibaaside renoveerimine riiklikest vahenditest
3. palgalised treenerid riiklikest fondidest
4. Klubihoonete ja kasutusel oleva territooriumi omandusse saamine veemotoga sihtpäraseks tegelemiseks

4.8 Veemootorisportlastel on võimalus turvaliselt treenida ja võistelda nii Eestis kui ka välisriikides

1. päästeteenistus ja kiirabi rahastatakse võistlustel Eestis kohalike omavalitsuste poolt või riiklikest fondidest
2. rahvusmeeskonna võistlejad, noorsportlased ja juuniorid kindlustustatakse riiklikest fondidest
3. Eesti spordiliitudega koostöös luuakse fond sportlaste rehalibiseerimiseks ja raviks

5. Arengukava ülevaatamine

Arengukava ja selle elluviimine vaadatakse üle iga aasta juhatuse koosolekul. Kontroll eelneb eelarve koostamisele.