

EESTI JAHTKLUBIDE LIIT

AVAMERE KOMISJONI KOOSOLEKU PROTOKOLL

Pärnu, Lootsi 6
Pärnu Jahtklubi

19. juuni 2013

Koosolekul osalejad: Peeter Volkov (esimees), Indrek Ilves, Mart Tamm, Jüri Sõber, Egon Elstein, Ott Kallas, Olev Roosma, Rene Allik.

Koosoleku juhataja: P.Volkov

Protokollija: I.Ilves

Algus: 18.00

Lõpp: 19.45

Päevakord:

1. Abruka regatil toimunud mereõnnetuse arutelu.

1. Abruka regatil toimunud mereõnnetuse arutelu.

M.Tamm andis Abruka regatil toimunud traagilise sündmuse kirjelduse. Lisas 1.

O.Kallas – Y-lipu heiskamine vastavalt ilmaoludele peaks olema senisest selgem ja võistlusjuhid peavad seda kasutama.

R.Allik – kui on MOB olukord, peaks teavitama Merepäästkeskust. Pääste ei pruugi kohe välja tulla, kuid peaksid olema olukorraga kursis.

P.Volkov – VHF raadiod peaksid olema regattide ajal sisse lülitatud ning sellekohane nõue peaks olema kirjas ka Võistlusteates.

P.Volkov – jahid võiksid kanda kahte päästerõngast

E-maili teel laekunud seisukohad ja ettepanekud:

P. Šaraškin - Päästevestide teemal:

Kurjema ilmaga vestid selga kamandada peaks olema hea komme.

Aga 150N pauguvest poleks sellises olukorras vist aidanud, kedagi poleks olnud seda lahti tõmbamas. Ma siin ei oska midagi arukat pakkudagi. Iseavanevad vestid võistlemiseks ei sobi. Ohutusalane instruktaaž, kuidas paadi peal käituda broach'i või

hiinaka ajal ja muidu kõva tuulega ilmselt on teema küll. MOB manöövri sooritus ja tööde jaotus ka.

M.Sepp - Lugesdes kokkuvõtet õnnetusjuhtumist, selgus et tugevas tuules toetati grootpoomi ja jaht läks hiina broach'i, mis viskas mehe üle ääre. Siinkohal on selge, et tegemist on kapteni kogenematusena, tugevas tuules pole mingil juhul vaja poomi seljaga toetada ja on vaja vastupidi viia raskuskese alla ning ühtlasi ka sellisel juhul poomi ulatusest välja.

Järgmine eksimuseks oli spinnakeri allavõtmisel mootorile käigu sisse lülitamine enne, kui puri käes ja sellega seoses brasside vinti tõmbamine.

Kõik see räägib ilmselgetest ohutuslünkadest ettevalmistuses ja tuleks leida lahendus kuidas kapteneid paremini koolitada.

P.Šaraškin - Väljavõte Muhu väina NOR-ist:

4. KVALIFIKATSIOON

4.1 Eestis registreeritud paadi kapten peab omama **väikelaevajuhi kvalifikatsiooni**, välismaiste paatide kaptenite kvalifikatsioon peab vastama päritolumaa nõuetele.

Toetan Mati seisukohta.

Kas poleks otstarbekas rääkida erinevatest oskuste (kvalifikatsiooni-) tasemetest võistlevate jahtide juhtidel? Liit saab ju alati kehtestada rangemad nõuded, mis tulenevad võistlustingimustest, aluse suurusest jms.

M.Sepp - Väikelaevajuhtide koolitus on 90% teooria suunas kaldu, iga koduperenaine, kellel kapasiteet tuupimiseks, saab selle sooritatud, praktika merel aga koguneb aastatega ja seda kogemust edasi ei anta ning puuduvad ka nõuded.

Võistlustingimused muudavad oluliselt jahil käitumist ja nõudeid manööverdamise oskusele, sest kõrval teised jahid ja kasutatakse rohkem suuremaid purjeid, seega peaks võistlev jaht omama suurema kogemusega kaptenit, kes ühtlasi peaks olema ka rohkem vastutav.

Äkki on mõeldav võistluslitsensi välja andmine, mis sisaldaks täiendavat koolitust ohutuse, trimmi alal ja nõudeid teatavale praktikale meremiilides mõõdetavalt?

Kindlasti on see palju tahta, aga uusi aluseid ja rahvast tuleb hooga peale ning uued õnnetused ei tohiks olla motivaatoriks turvalisuse tõstmisele vaid võiks kuidagi ikka proovida oskusi mõõta ning piisavateks kuulutada!

P.Šaraškin - Paadi valdamise võtete koha pealt Matiga nõus. Aga ma reaalsuses isegi ei kujuta ette, kuidas seda koolituse ja litsentside teemat sisse viia, see eeldab tegelikult tagasiminekut sellele süsteemile, mis lõppes kümme aastat tagasi ja olid eri taseme load, neist kõige kõrgem jahtkapteni oma - mis nõudis ka pingutamist, et selleni jõuda. Keegi peab seda kõike tegema ja sotsiaalne vastuseis oleks suur, peale selle tõenäoliselt lõpeks asi sellega, et kõik, kel praegu mingidki load ja praegu sõidavad ja "ikkagi mitu aastat merd sõitnud ju", saaksid vist kohe litsentsid eelmiste lubade alusel. Mis tegelikult valdava osa roolimeeste kohta ongi õige, sest ongi aastaid sõidetud ja osatakse asja.

Kui koolituse teemat veel vaadata, siis meeskonna töö ja jahi käsitlemine tugevas tuules on üks teema.

Teine ongi MOB manööver - et kes mida teeb jne. Seal peab alati olema kohe tööjaotus (üks peab pidevat silmsidet vette kukkunuga, navigaator on kohe GPS taga, spinn

kiiresti alla (peab teadma kuidas teha) jne.

Kogu viimaste aastate praktikat vaadates meil, Lätis ja Leedus, siis peaks olema küll nii, et jahil võiks olla vähemalt kaks oskajat, kui purjetatakse (ka turistidega). Muidu, kui üks oskaja on üle parda, siis ongi kogu lugu. Gintas Mince Leedus niimoodi uppus - hüppas koerale vette järgi ja sinna ta jäi, ei osanud arvata, et keegi jahi peal ei oska väikest maad tagasi sõita.

Järeldused:

- Vajalik on koostada päästevestide regulatsioon
- Oluline on kapteni kui vastutaja kvalifikatsioon

Antud küsimusi on avamere komisjonis vajalik arutada.

Koosoleku juhataja

Protokollija