

# Opis techniczny jachtów

JURAND

DZIWNA

INA

PIANA

REGA

2018-01-27

*Opracowanie*

*Leopold Naskręt*

*Marek Stawiszyński*

*Zdjęcia*

*Magda Kaczorowska*



POLSKI  
ZWIĄZEK  
ŻEGLARSKI

## SPIS TREŚCI

1. Spis treści.....	1
2. Kilka słów o jachtach J-140 i J-80.....	2
3. s/y Jurand. Opis techniczny.....	3
4. Załącznik nr 1. Fot. nr 1. s/y Jurand. Przy nabrzeżu w Trzebieży.....	4
5. Załącznik nr 2. Fot. nr 2. s/y Jurand. Podczas zagranicznego rejsu.....	5
6. Załącznik nr 3. s/y Jurand. Karta bezpieczeństwa.....	6
7. s/y Dziwna. Opis techniczny.....	7
8. Załącznik nr 1. Fot. nr 1. s/y Dziwna. Kadłub na saniach.....	8
9. Załącznik nr 2. Fot. nr 2. s/y Dziwna. Widok fragmentu poszycia kadłuba z lewej burty.....	8
10. Załącznik nr 3. Fot. nr 3. s/y Dziwna. Widok fragmentu poszycia kadłuba z prawej burty.....	9
11. Załącznik nr 4. s/y Dziwna. Karta bezpieczeństwa.....	10
12. s/y INA. Opis techniczny.....	11
13. Załącznik nr 1. Fot. nr 1. s/y Ina. Widok kadłuba na saniach z prawej burty.....	12
14. Załącznik nr 2. Fot. nr 1. s/y Ina. Widok kadłuba na saniach od dziobu.....	12
15. s/y Piana. Opis techniczny.....	13
16. Załącznik nr 1. Fot. nr 1. s/y Piana. Widok kadłuba na saniach od rufy.....	14
17. Załącznik nr 2. Fot. nr 2. s/y Piana. Widok kadłuba na saniach od dziobu.....	14
18. Załącznik nr 3. s/y Piana. Karta bezpieczeństwa.....	15
19. s/y Rega. Opis techniczny.....	16
20. Załącznik nr 1. Fot. nr 1. s/y REGA. Widok kadłuba na saniach od dziobu. Lewa burta.....	17
21. Załącznik nr 2. Fot. nr 2. s/y REGA. Widok kadłuba na saniach. Lewa burta.....	17
22. Załącznik nr 3. s/y Rega. Karta bezpieczeństwa.....	18

## Kilka słów o jachtach J-140 i J-80

Jurand, Ina, Dziwna, Piana i Rega przez wiele lat służyły w Centralnym Ośrodku Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego w Trzebieży, jako jachty szkoleniowe.

**JURAND**, to J-140 - dwumasztowy jacht pełnomorski ze stalowym poszyciem i ożaglowaniem typu kecz. Nazwa pochodzi od powierzchni żagli, wynoszącej ok. 140 m<sup>2</sup>. Jednostka zaprojektowana przez inż. Henryka Kujawę z zespołem inżynierów (Włodzimierz Kuchta, Zdzisław Pieńkawa, Wojciech Samoliński). Konstruktorzy wzorowali się na parametrach technicznych znanego, stalowego kecza Peter Von Danzig, zaprojektowanego i zbudowanego, w 1936 roku, w Gdańsku.

W latach 1957–1960, w stoczni gdańskiej, zbudowano 6 takich jednostek ( Joseph Conrad, Dar Opola, Jan z Kolna, Otago, Śmiały, Jurand). Założenia konstrukcyjne stuczterdziestki opierały się na stalowym kadłubie, integralnym balaście, masztach drewnianych lub metalowych. Jachty te, są cenione za ich wysoką dzielność w trudnych warunkach, oraz świetne warunki do wypraw w dalekie i trudne rejony. Pierwszą jednostką z serii był s/y Joseph Conrad.

**INA, DZIWNA, PIANA I REGA**, to J-80 – typ dwumasztowych jachtów pełnomorskich z poszyciem stalowym, z ożaglowaniem typu jol, zaprojektowanym ok. 1964 r. przez inż. Henryka Kujawę i Józefa Szymańda.

Założenia konstrukcyjne typu J-80 opierały się na stalowym kadłubie, integralnym balaście, masztach drewnianych lub metalowych. W 1967 r. zwodowano pierwszą jednostkę z tej serii – s/y Euros. Po doświadczeniach pierwszych dwóch sezonów dokonano kilku poprawek w następnych konstrukcjach, które poprawiły jej dzielność morską. Między innymi powiększono wyporność części rufowej, co poprawiło jej żeglowanie na kursach baksztagowych.

Jachty J-80 są cenione za ich wysoką dzielność w trudnych warunkach, oraz świetne warunki do wypraw w trudne rejony. Dariusz Bogucki zbudował Mestwina na wyprawę na archipelag Svalbard (1970 r.), zaś Freyę (zbudowaną na potrzeby Yacht Klubu Stoczni Gdańskiej) przystosował do wyprawy na Grenlandię.

Zbudowano kilkadziesiąt (22 kadłuby) jachtów tej konstrukcji. Budowała je m.in. stocznia w Płocku (w nieco zmienionej wersji jako typ J-80 Płock).

**Jachty typu J-140 i J-80** sprawdziły się do uprawiania żeglarstwa w każdych warunkach i na każdym akwenie, uczestnicząc w ekstremalnych rejsach dookoła świata, wokół Przylądka Horn, po wodach polarnych. Mają wśród żeglarzy opinię jachtów bezpiecznych, o doskonałych właściwościach manewrowych.

Funkcjonalnie zaprojektowane wnętrza, zapewniają komfort załodze. Wygodne koje, kambuz i kabina nawigacyjna umożliwiają wypoczynek i pracę pod pokładem, podczas odbywania rejsów (np. stażowych). Rozbudowane omasztowanie (dwa maszty), ożaglowanie (możliwość postawienia 5 żagli) i takielunek, przestrzenny pokład, tworzą dobre warunki do nauki manewrowania jachtem i obsługi stanowisk manewrowych.

Nazwa jachtu	s/y <b>JURAND</b>
Rodzaj jednostki	jacht żaglowy
Nr rejestr.	PZ - 24
Port macierzysty	Trzebież
Właściciel /armator	Polski Związek Żeglarski
Typ	J-140
Typ ożaglowania	kecz
Lc	17,75m
Bc	4,07 m
H boczna	3,55 m
H zanurzenia	2,53 m
Materiał	stal
Rok budowy	1959
Ilość załogi	12 osób / 3 os. min./15 os.max.
Kadłub	pełna wymiana poszycia, pawęż do wymiany. Zład zdrowy, konieczna ocena rzeczoznawcy.
Pokład	pokład stan dobry, metalowy, konieczna oględziny, uzupełnienie uzbrojenia: knagi, kabestany, windy, luki
Maszty olinowanie stałe	maszty drewniane, olinowanie do uzupełnienia i wymiany
Żagle	kompletne, do wymiany
Maszynownia	brak przekładni, sinik SW 266 Andrychów marynizowany do przeglądu / wymiany (stan na 2011)
Instalacja elektryczna	do wymiany
Instalacje pozostałe	przegląd, wymiana, uzupełnienie
Kambuz	do odbudowy i wymiany wyposażenia
Nawigacyjna	przebudowa
Kubryk	przebudowa
Messa	przebudowa
Armatorskie kab.	przebudowa
Wyposażenie nawigacyjne	do wymiany, uzupełnienia
Aparatura radiokomunikacyjna	sprawną, do wymiany
Wyposażenie hotelowe	do wymiany
Wyposażenie ratunkowe	do uzupełnienia
Wartość sprzedaży	cena do przetargu ok. 35 000 zł
Szacunkowy całkowity koszt remontu „szot do ręki” Akwen pływań b.o.	1 700 000 zł
Roczne utrzymanie jachtu	bosman/kapitan – 5000 zł x 12 m-cy = 60 000 zł postój w porcie = 100zł/dobę x 365 = 36 500 zł koszty bieżące eksploatacyjne = 20 000
Informacje dodatkowe	jacht podlega nadzorowi PRS jacht nie podlega ochronie konserwatora zabytków
Załączniki	1. Fot. nr 1 – s/y JURAND. Przy nabrzeżu w Trzebieży 2. Fot. nr 3 – s/y JURAND. Podczas zagranicznego rejsu 3. s/y JURAND. Karta bezpieczeństwa

s/y JURAND. Opis techniczny



Załącznik nr 1. Fot. nr 1. s/y JURAND. Przy nabrzeżu w Trzebieży



**Załącznik nr 2.** Fot. nr 2. s/y JURAND. Podczas zagranicznego rejsu





Na wodach wolnych od lodu

KOPIA

# KARTA BEZPIECZEŃSTWA

Nr: 225/KB/09

Wydana na podstawie postanowień

rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. (Dz.U. nr 144, poz. 1211)  
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej)

w imieniu Rządu RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
przez Urząd Morski w Szczecinie

Nazwa statku: JURAND  
Armator: CENTRALNY OŚRODEK ŻEGLARSTWA PZŻ IM. A.BENESZA SP. Z O.O. W TRZEBIEŻY  
Typ statku: jacht Materiał: stal Port macierzysty: Trzebież  
Rok budowy: 1959 Stocznia: Gdańska  
Pojemność brutto: 28,93 Pojemność: 8,68 Nośność: -  
Długość całkowita: 17,75 Długość między pionami: -  
Wolna burta: - Wysokość boczna: 3,55 Zanurzenie maks.: 2,53  
Szerokość: 4,07 Klasa: (YK) II<3 Nr rejestru: 630051  
Ilość grodzi: - Sygnał: -  
wodoszczelnych: - rozpoznawczy: SPS 2405 Kategoria statku: -

Napęd: (ilość, typ, moc [kW], nr fabryczny)

żagle o powierzchni 144 m<sup>2</sup>

Urządzenia radiowe i nawigacyjne:

Radiotelefon stacjonarny VHF + DSC, radiopława awaryjna Mc MURDO E3, odbiornik radiowy przystosowany do odbioru prognoz pogody

Załoga	Żegluga		Środki ratunkowe	
	ilość, dyplomy	pełnomorska	(sztuk, ilość osób)	
Kapitan:		kapitan jachtowy	- łódzie ratunkowe	- dla - osób
Oficerowie pokładowi:		sterownik jachtowy	- łódzie ratownicze	- dla - osób
Starszy mechanik:			- tratwy pneumatyczne	1 - dla 20 osób
Oficerowie mechanicy:			- tratwy sztywne	- dla - osób
Radiooperator:			- pływak ratunkowy	- dla - osób
Marynarze pokładowi:			- koła ratunkowe	2 - dla - osób
Motorzyści:			- pasy ratunkowe	15 - dla 15 osób
Inni:	12		- kombinezony ratunkowe	- dla - osób
Minimum / Maksimum		3/15	- łącznie dla	15 osób
			- wyrzutnia linki ratunkowej	-
			Dopuszczalna ilość pasażerów:	
			- w żegludze portowej	- osób
			- w żegludze osłoniętej	- osób
			- w żegludze przybrzeżnej	- osób
			- w żegludze międzynarodowej	- osób
			Łączna ilość pasażerów i załogi:	
			- w żegludze portowej	- osób
			- w żegludze osłoniętej	- osób
			- w żegludze przybrzeżnej	- osób
			- w żegludze międzynarodowej	- osób

Inne wymagania i warunki:

Żegluga ograniczona do Morza Bałtyckiego do 50 Nm od portu schronienia

STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: morski statek sportowy.

w żegludze pełnomorska przy sile wiatru b.o \*B i stanie morza b.o \*B (wysokość fali - m)

w żegludze przy sile wiatru - \*B i stanie morza - \*B (wysokość fali - m)

Niniejsza Karta jest ważna do dnia: 2012-06-30

Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia.

Wydano w:

Szczecin, 2009-06-19

Miejscowość, data

URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pieczęć

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego  
w Szczecinie

Podpis: Piotr Kaluża

Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi

Strona 1/3

1.07

Załącznik nr 3. s/y JURAND. Karta bezpieczeństwa

Nazwa jachtu	s/y <b>DZIWNA</b>
Rodzaj jednostki	jacht żaglowy
Nr rejestr.	POL – 635
Port macierzysty	Trzebież
Właściciel /armator	Polski Związek Żeglarski
Typ	J-80
Typ ożaglowania	jol
Lc	13,74 m
Bc	3,61 m
H boczna	3,16 m
H zanurzenia	1,95 m
Materiał	stal
Rok budowy	1987
Ilość załogi	7 osób / 3 os. min./9 os. max.
Kadłub	pełna wymiana poszycia. Zład zdrowy, konieczna ocena rzeczoznawcy.
Pokład	pokład stan dobry, metalowy, konieczna oględziny, uzupełnienie uzbrojenia: knagi, kabestany, windy, luki
Maszty olinowanie stałe	metalowe/al, olinowanie do wymiany
Żagle	zdekompletowane, do wymiany
Maszynownia	silnik URSUS marynizowany, do wymiany
Instalacja elektryczna	do wymiany
Instalacje pozostałe	przeгляд, wymiana, uzupełnienie
Kambuz	do odbudowy i wymiany wyposażenia
Nawigacyjna	przebudowa
Kubryk	przebudowa
Messa	przebudowa
Armatorskie kab.	-
Wyposażenie nawigacyjne	do, uzupełnienia
Aparatura radiokomunikacyjna	brak
Wyposażenie hotelowe	do wymiany
Wyposażenie ratunkowe	do uzupełnienia
Wartość sprzedaży	cena do przetargu ok. 5 000 zł
Szacunkowy całkowity koszt remontu „szot do ręki” Akwen pływać bo	800 000 zł
Roczne utrzymanie jachtu	bosman/kapitan – 5000 zł x 12 m-cy = 60 000 zł postój w porcie = 100zł/dobę x 365 = 28 100 zł koszty bieżące eksploatacyjne = 20 000 z
Informacje dodatkowe	jacht podlega nadzorowi PRS
Załączniki	1. Fot. nr 1 - s/y DZIWNA. Kadłub na saniach 2. Fot. nr 2 - s/y DZIWNA. Widok fragmentu poszycia kadłuba z lewej burty 3. Fot. nr 3 - s/y DZIWNA. Widok fragmentu poszycia kadłuba z prawej burty 4. Karta bezpieczeństwa

s/y DZIWNA. Opis techniczny





**Załącznik nr 1.** Fot. nr 1. s/y DZIWNA. Kadłub na saniach



**Załącznik nr 2.** Fot. nr 2. s/y DZIWNA. Widok fragmentu poszycia kadłuba z lewej burty



**Załącznik nr 3.** Fot. nr 3. s/y DZIWNA. Widok fragmentu poszycia kadłuba z prawej burty





## KARTA BEZPIECZEŃSTWA

Nr: 344/KB/SZC/12

Wydana na podstawie postanowień

rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 01 czerwca 2011 r. (Dz.U. nr 119, poz. 688)  
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej)w imieniu Rządu RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
przez Urząd Morski w Szczecinie

Nazwa statku: **DZIWNA**  
Armator: **CENTRALNY OŚRODEK ŻEGLARSTWA IM. A. BENESZA SP. Z O.O. W TRZEBIEŻY**  
Typ statku: jacht Materiał: stal Port macierzysty: Trzebież  
Rok budowy: 1987 Stocznia: MSJ w Szczecinie  
Pojemność brutto: 18,69 Pojemność: 5,61 Nośność: -  
Długość całkowita: 13,75 Długość między pionami: -  
Wolna burta: - Wysokość boczna: 3,16 Zanurzenie maks.: 1,95  
Szerokość: 3,61 Klasa: \*yK.I Nr rejestru: ROS/S/223  
Ilość grodzi: - Sygnał: -  
wodoszczelnych: - rozpoznawczy: SPS 2413 Kategoria statku: żaglowy

Napęd: (ilość, typ, moc [kW], nr fabryczny)

Żagle o powierzchni 79,5 m<sup>2</sup>

Silnik spalinowy ZPC Ursus S-312C o mocy 22,4 kW

Urządzenia radiowe i nawigacyjne:

Stacjonarny radiotelefon VHF+DSC, EPIRB 406, urządzenie do odbioru prognoz pogody, GPS

reflektor radarowy

Załoga	Zegluga		Środki ratunkowe	(sztuk, ilość osób)
	ilość, dyplomy	pełnomorska		
Kapitan:		jachtowy, sternik morski	- łódzie ratunkowe	- dla - osób
Oficerowie pokładowi:		sternik jachtowy	- łódzie ratownicze	- dla - osób
Starszy mechanik:			- tratwy pneumatyczne	1 dla 9 osób
Oficerowie mechanicy:			- tratwy sztywne	- dla - osób
Radiooperator:			- pływaki ratunkowe	- dla - osób
Marynarze pokładowi:			- koła ratunkowe	2 dla - osób
Motorzyści:			- pasy ratunkowe	9 dla 9 osób
Inni:			- kombinezony ratunkowe	- dla - osób
Minimum / Maksimum		3/9	- łącznie dla	9 osób
			- wyrzutnia linki ratunkowej	-
			<b>Dopuszczalna ilość pasażerów:</b>	
			- w żegludze portowej	- osób
			- w żegludze osłoniętej	- osób
			- w żegludze przybrzeżnej	- osób
			- w żegludze międzynarodowej	7 osób
			<b>Łączna ilość pasażerów i załogi:</b>	
			- w żegludze portowej	- osób
			- w żegludze osłoniętej	- osób
			- w żegludze przybrzeżnej	- osób
			- w żegludze międzynarodowej	9 osób

Inne wymagania i warunki:

Jeden z członków załogi musi posiadać odpowiednie świadectwo GMDSS.

STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: jacht komercyjny

w żegludze pełnomorskiej przy sile wiatru b.o °B i stanie morza b.o °B (wysokość fali .... m)

w żegludze przybrzeżnej przy sile wiatru - °B i stanie morza - °B (wysokość fali .... m)

Niniejsza Karta jest ważna do dnia: 30-06-2016

Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia w okresie 3 miesiące przed lub 3 miesiące po licząc od daty ważności.

Wydano w:

Szczecin, 04-10-2012

Miejscowość, data

Urząd Morski w Szczecinie

PS9.DO-38

edycja: 1.17

obowiązuje od: 10-02-2012

page 1 / 3

Nazwa jachtu	s/y <b>INA</b>
Rodzaj jednostki	jacht żaglowy
Nr rej.	POL – 636
Port macierzysty	Trzebież
Właściciel /armator	Polski Związek Żeglarski
Typ	J-80
Typ ożaglowania	jol
Lc	13,75 m
Bc	3,60 m
H boczna	3,16 m
H zanurzenia	1,95 m
Materiał	stal
Rok budowy	1987
Ilość załogi	9 osób / 2 os. min./9 os. max.
Kadłub	pełna wymiana poszycia. Zład zdrowy, konieczna ocena rzeczoznawcy.
Pokład	pokład stan dobry, metalowy, konieczna oględziny, uzupełnienie uzbrojenia: knagi, kabestany, windy, luki
Masztzy olinowanie stałe	metalowe/al, olinowanie do wymiany
Żagle	zdekompletowane, do wymiany
Maszynownia	silnik URSUS marynizowany, do wymiany
Instalacja elektryczna	do wymiany
Instalacje pozostałe	przegląd, wymiana, uzupełnienie
Kambuz	do odbudowy i wymiany wyposażenia
Nawigacyjna	przebudowa
Kubryk	przebudowa
Messa	przebudowa
Armatorskie kab.	-
Wyposażenie nawigacyjne	do, uzupełnienia
Aparatura radiokomunikacyjna	brak
Wyposażenie hotelowe	do wymiany
Wyposażenie ratunkowe	do uzupełnienia
Wartość sprzedaży	cena do przetargu ok. 5 000 zł
Szacunkowy całkowity koszt remontu „szot do ręki” Akwen pływań b.o.	800 000 zł
Roczne utrzymanie jachtu	bosman/kapitan – 5000 zł x 12 m-cy = 60 000 zł postój w porcie = 100zł/dobę x 365 = 28 100 zł koszty bieżące eksploatacyjne = 20 000 zł
Informacje dodatkowe	jacht podlega nadzorowi PRS
Załączniki	1. Fot. nr 1 - s/y INA. Widok kadłuba na saniach, z prawej burty 2. Fot. nr 2 - s/y INA. Widok kadłuba na saniach od dziobu

s/y INA . Opis techniczny





**Załącznik nr 1.** Fot. nr 1. s/y INA. Widok kadłuba na saniach z prawej burty



**Załącznik nr 2.** Fot. nr 1. s/y INA. Widok kadłuba na saniach od dziobu

Nazwa jachtu	s/y <b>PIANA</b>
Rodzaj jednostki	jacht żaglowy
Nr rejestracyjny	POL – 634
Port macierzysty	Trzebież
Właściciel /armator	Polski Związek Żeglarski
Typ	J-80
Typ ożaglowania	jol
Lc	13,76 m
Bc	3,62 m
H boczna	3,16 m
H zanurzenia	1,95 m
Materiał	stal
Rok budowy	1987
Ilość załogi	9 osób / 3 os. min./9 os. max.
Kadłub	pełna wymiana poszycia. Zład zdrowy, konieczna ocena rzeczoznawcy.
Pokład	pokład stan dobry, metalowy, konieczna oględziny, uzupełnienie uzbrojenia: knagi, kabestany, windy, luki
Maszty olinowanie stałe	metalowe/al, olinowanie do wymiany
Żagle	zdekompletowane, do wymiany
Maszynownia	silnik URSUS marynizowany, do wymiany
Instalacja elektryczna	do wymiany
Instalacje pozostałe	przeгляд, wymiana, uzupełnienie
Kambuz	do odbudowy i wymiany wyposażenia
Nawigacyjna	przebudowa
Kubryk	przebudowa
Messa	przebudowa
Armatorskie kab.	-
Wyposażenie nawigacyjne	do, uzupełnienia
Aparatura radiokomunikacyjna	brak
Wyposażenie hotelowe	do wymiany
Wyposażenie ratunkowe	do uzupełnienia
Wartość sprzedaży	cena do przetargu ok. 5 000 zł
Szacunkowy całkowity koszt remontu „szot do ręki” Akwen pływać b.o.	800 000 zł
Roczne utrzymanie jachtu	bosman/kapitan – 5000 zł x 12 m-cy = 60 000 zł postój w porcie = 100zł/dobę x 365 = 28 100 zł koszty bieżące eksploatacyjne = 20 000 zł
Informacje dodatkowe	jacht podlega nadzorowi PRS
Załączniki	1. Fot. nr 1 – s/y PIANA. Widok kadłuba na saniach od rufy 2. Fot. nr 2 – s/y PIANA. Widok kadłuba na saniach od dziobu 3. s/y PIANA. Karta bezpieczeństwa

s/y PIANA. Opis techniczny





**Załącznik nr 1.** Fot. nr 1. s/y PIANA. Widok kadłuba na saniach od rufy



**Załącznik nr 2.** Fot. nr 2 – s/y PIANA. Widok kadłuba na saniach od dziobu





## KARTA BEZPIECZEŃSTWA

Nr: 326/KB/SZC/11

Wydana na podstawie postanowień

rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 01 czerwca 2011 r. (Dz.U. nr 119, poz. 688)  
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej)w imieniu Rządu RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
przez Urząd Morski w Szczecinie

Nazwa statku: **PIANA**  
Armator: **CENTRALNY OŚRODEK ŻEGLARSTWA PZŻ IM. A. BENESZA SP. Z O.O. W TRZEBIEŻY**  
Typ statku: jacht Materiał: stal Port macierzysty: Trzebież  
Rok budowy: 1987 Stocznia: Morska Stocznia Jachtowa im. L. Teligi w Szczecinie  
Pojemność brutto: 18,76 Pojemność: 5,63 Nośność: -  
Długość całkowita: 13,76 Długość między pionami: 12,60  
Wolna burt: - Wysokość boczna: 3,16 Zanurzenie maks.: 1,95  
Szerokość: 3,62 Klasa: \*yK I Nr rejestru: ROS/S/227  
Ilość grodzi wodoszczelnych: - Sygnał rozpoznawczy: SPS 2412 Kategoria statku: E 2

Napęd: (ilość, typ, moc [kW], nr fabryczny)

Żagle o powierzchni 79,5 m<sup>2</sup>

Silnik spalinowy ZPC Ursus S-312C o mocy 22,4 kW

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:

Odbiornik radiowy do odbioru prognoz pogody, stacjonarny radiotelefon VHF + DSC

Załoga	Żegluga		Środki ratunkowe	(sztuk, ilość osób)
	pełnomorska			
Kapitan:	jachtowy sternik morski		łodzie ratunkowe	..... dla ..... osób
Oficerowie pokładowi:	sternik jachtowy		łodzie ratownicze	..... dla ..... osób
			tratwy pneumatyczne	1 ..... dla ..... 9 osób
Starszy mechanik:			tratwy sztywne	..... dla ..... osób
			plywaki ratunkowe	..... dla ..... osób
Oficerowie mechanicy:			koła ratunkowe	2 ..... dla ..... 9 osób
			pasy ratunkowe	9 ..... dla ..... 9 osób
Radiooperator:			kompleksowy ratunkowy	..... dla ..... 9 osób
			łącznie dla	..... 9 osób
Młynarze pokładowi:			wyrzutnia linki ratunkowej	.....
			Dopuszczalna ilość pasażerów:	
Motorzyści:			w żegludze portowej	..... osób
			w żegludze osłoniętej	..... osób
Inni:	7		w żegludze przybrzeżnej	..... osób
			w żegludze międzynarodowej	..... osób
Minimum / Maksimum	3/9		Łączna ilość pasażerów i załogi:	
			w żegludze portowej	..... osób
			w żegludze osłoniętej	..... osób
			w żegludze przybrzeżnej	..... osób
			w żegludze międzynarodowej	..... osób

Inne wymagania i warunki:

Do czasu wyposażenia jachtu w radiopław awaryjną EPIRB ogranicza się rejon żeglugi do Morza Bałtyckiego.

STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: jacht

w żegludze pełnomorskiej ..... przy sile wiatru b.o \*B i stanie morza b.o \*B (wysokość fali - m)

w żegludze ..... przy sile wiatru - \*B i stanie morza - \*B (wysokość fali - m)

Niniejsza Karta jest ważna do dnia: 30-06-2016

Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia.

Wydano w:

Szczecin, 07-10-2011

Miejscowość, data

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego  
SzczecinPiotr Kalasa  
Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi

Nazwa jachtu	s/y <b>REGA</b>
Rodzaj jednostki	jacht żaglowy
Nr rejestr.	POL – 637
Port macierzysty	Trzebież
Właściciel /armator	Polski Związek Żeglarski
Typ	J-80
Typ ożaglowania	jol
Lc	13,74 m
Bc	3,59 m
H boczna	3,16 m
H zanurzenia	1,95 m
Materiał	stal
Rok budowy	1988
Ilość załogi	9 osób / 2 os. min./9 os. max.
Kadłub	pełna wymiana poszycia. Zład zdrowy, konieczna ocena rzeczoznawcy.
Pokład	pokład stan dobry, metalowy, konieczna oględziny, uzupełnienie uzbrojenia: knagi, kabestany, windy, luki
Maszty olinowanie stałe	metalowe/al, olinowanie do wymiany
Żagle	zdekompletowane, do wymiany
Maszynownia	silnik URSUS marynizowany, do wymiany
Instalacja elektryczna	do wymiany
Instalacje pozostałe	przeгляд, wymiana, uzupełnienie
Kambuz	do odbudowy i wymiany wyposażenia
Nawigacyjna	przebudowa
Kubryk	przebudowa
Messa	przebudowa
Armatorskie kab.	-
Wyposażenie nawigacyjne	do, uzupełnienia
Aparatura radiokomunikacyjna	brak
Wyposażenie hotelowe	do wymiany
Wyposażenie ratunkowe	do uzupełnienia
Wartość sprzedaży	cena do przetargu ok. 5 000 zł
Szacunkowy całkowity koszt remontu „szot do ręki” Akwen pływać bo	800 000 zł
Roczne utrzymanie jachtu	bosman/kapitan – 5000 zł x 12 m-cy = 60 000 zł postój w porcie = 100zł/dobę x 365 = 28 100 zł koszty bieżące eksploatacyjne = 20 000 zł
Informacje dodatkowe	jacht podlega nadzorowi PRS
Załączniki	1. Fot. nr 1 – s/y REGA. Widok kadłuba na saniach od dziobu. Lewa burta 2. Fot. nr 2 – s/y REGA. Widok kadłuba na saniach. Lewa burta 3. s/y REGA . Karta bezpieczeństwa

s/y REGA. Opis techniczny



**Załącznik nr 1.** Fot. nr 1. s/y REGA. Widok kadłuba na saniach od dziobu. Lewa burta



**Załącznik nr 2.** Fot. nr 2. s/y REGA. Widok kadłuba na saniach. Lewa burta





## KARTA BEZPIECZEŃSTWA

Wydana na podstawie rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1968 w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz. U. Nr 30 poz. 202).

Nazwa Statku		<b>REGA</b>		
Właściciel : Polski Związek Żeglarski- Centralny Ośrodek Żeglarstwa PZŻ im. A.Benesza Spółka z o.o. Armator : Polski Związek Żeglarski- Centralny Ośrodek Żeglarstwa PZŻ im. A.Benesza Spółka z o.o. w Trzebieży				
Rodzaj statku	jacht	Material	stal	
Port macierzysty	TRZEBIEŻ	Stocznia	sposobem gospodarczym	
Data położenia stępki	1988	Poj.brutto	18,6	
		Poj.netto	5,58	
Długość całkowita	13,74	Długość pom.(Lpp)	12,58	
		Szerokość	3,59	
Wolna burta	-	Wysokość boczna	2,31	
		Zanurzenie maksymalne	1,95	
Klasa	*YK I x	Nr rejestru	631230	
		Nośność	-	
Ilość grodzi wodoszczelnych	-	Kategoria statku	-	
		Sygnal rozpoznawczy	-	
Napęd : ilość, rodzaj, typ, moc (kW) , nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj żagla : żagle o powierzchni 80 m2 + silnik pomocniczy URSUS S-312C o mocy 22,4 kW				
Urządzenia radiowe : radioodbiornik do odbioru komunikatów o pogodzie				
Radar :		Środki ratunkowe		
Żałoga	Żegluga			
ilość , dyplom	mała	ilości ratunkowych dla	osób	
kapitan		ilości ratowniczych dla	osób	
statku	j.st.m.	1 tratw pneumat. dla	9 osób	
		traw sztywnych. dla	osób	
oficerowie		plywaków ratunkowych dla	osób	
pokładowi	st.j.	2 kół ratunkowych dla	9 osób	
		10 pasów ratunkowych dla	9 osób	
starszy		komb.ratunkowych dla	osób	
mechanik		łącznie dla	9 osób	
oficerowie		Wyrzutnia linki ratunkowej :		
mechanicy	-	Dopuszczalna ilość pasażerów		
radiooperatorzy		w żegl. portowej		osób
		w żegl. osłoniętej		osób
marynarze		w żegludze przybrzeżnej		osób
pokładowi		w żegl. międzynarodowej		osób
marynarze		Łączna ilość załogi i pasażerów		
maszynowi	-	w żegl. portowej		osób
inni członkowie		w żegl. osłoniętej		osób
załogi	7	w żegludze przybrzeżnej		osób
minimum/maximum	2/9	w żegl. międzynarodowej		osób
Wymagania i inne warunki :				
Stwierdza się , że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: <b>morski statek sportowy</b> w żegludze : <b>małej</b> przy sile wiatru do <b>b/og. B</b> i stanie morza do <b>b/og.</b> (wysokość fali <b>-</b> m) w żegludze : przy sile wiatru do <b>B</b> i stanie morza do <b>(wysokość fali</b> <b>-</b> m) <b>Karta bezpieczeństwa jest ważna do dnia : 2001-05-31</b> Karta bezpieczeństwa traci moc przed upływem czasu na który został wydany jeżeli w statku zaszły zmiany zagrażające jego bezpieczeństwu.				
Szczecin, dnia <b>2000-06-08</b>		DYREKTOR Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie z up. kpt.ż.w.inż. Marian Maroczkaniec Z-ca Głównego Inspektora		

Załącznik nr 3. s/y REGA. Karta bezpieczeństwa