

# RANCHER 2008

Rejsy klubowe



HOW Rancho - sezon 2008

## **Druhny i druhowie, sympatycy Rancho!**

Mamy w HOW Rancho piękny jacht „Rancho”. Wielu z Was nieraz wspomina spędzone pod jego żaglami chwile. Pewnie nie wszyscy wiecie, że nadal możliwa jest żeglarska przygoda na pokładzie „Rancho”.

### **Przedstawiamy propozycję rejsów klubowych jachtem s/y „Rancho”**

na wodach Zalewu Szczecińskiego (po polskiej i niemieckiej stronie) oraz w żegludze przybrzeżnej po Bałtyku, w sezonie 2008.

#### **Informacje o jachcie:**

1. Jacht s/y „Rancho” jest własnością ZHP i żegluje w barwach Harcerskiego Ośrodka Wodnego „Rancho”.
2. Jacht ma patent flagowy.
3. Model: Cumulus 24, konstrukcja stoczniowa.
4. Typ: słup, balastowy, ster na pawęży. Płetwa steru nie jest podnoszona.
5. Zanurzenie 1,25 m.
6. Powierzchnia żagli: 20 m kw.
7. Rok budowy: 1986.
8. Konstrukcja: laminat pvc, takielunek aluminiowy, relingi dookoła jachtu.
9. Liczba koi: dziobowa dwuosobowa, dwie hundkoje. Razem 4 wygodne miejsca do spania dla dorosłych osób.
10. Silnik - przyczepny na pawęży, typu Tohatsu, o mocy 8 KM.
11. Wiosną 2006 roku jacht przeszedł w HOW „Rancho” remont (malowanie wnętrza, regeneracja tapicerki i inne naprawy).

#### **Wyposażenie:**

1. Żagle podstawowe: grot i fok (plus kilka innych, które przetrwały z dawnych czasów).
2. Jacht ma instalację elektryczną (elektryczne oświetlenie wnętrza) i zasilanie echosondy, przedłużacz kejowy 30 mb. do podłączenia 220 V, prostownik do ładowania akumulatora.
3. Echosonda, przenośny odbiornik radiowy.
4. Komplet sprzętu ratunkowego (kamizelki asekuracyjne, koła ratunkowe).
5. Komplet wyposażenia kambuzowego (naczynia, sztućce itp.).  
UWAGA! Nie ma butli z gazem i palnika (kosz do butli na kardanie umożliwia korzystanie z butli gazowych propan butan o poj. 2,5 kg i pojedynczego palnika nakręcanego na butlę). Gaz i palnik w gestii załóg uczestniczących w rejsach.  
UWAGA! Nie ma instalacji wodnej w kambuzie. Woda słodka (kanistry, butle „powodziańki” 5L) - w gestii załóg.  
Butlę, palnik, kanister da się pożyczyć na „Rancho”.
6. Inne standardowe wyposażenie: bosak, kotwica, kanister na paliwo, cumy, dodatkowe liny.
7. Sztorckłapa: z plexi i zamiennie ramka z moskitierą.

## **Ubezpieczenie:**

Jacht ma polisę na pokrycie kosztów ewentualnych strat powstałych w sytuacjach niezależnych od załóg.

### **Cennik rejsów klubowych „Rancho” w sezonie 2008**

Zasady ogólne:

1. Jacht pływa w systemie tygodniowym.
2. Można zorganizować rejsy 14 dniowe.
3. zmiany załóg - w soboty.
3. Szczegółowe warunki i zasady organizacji rejsów klubowych - patrz dalej.

#### **CENY:**

3. Cena korzystania z jachtu przez jeden tydzień: **770 zł (110 zł dziennie za jacht).**
4. Rejs w drugim tygodniu - łącznie 14 dni: + **500 zł (1270 zł za 14 dni).**
5. Kaucja - **500 zł.**
6. Stawiamy warunek, że osoba dowodząca jachtem powinna legitymować się **uprawnieniami co najmniej sternika jachtowego**, które pozwalają na:  
6a/ Prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym po wodach śródlądowych.  
6b/ Prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym o długości całkowitej do 12 m po wodach Morza Bałtyckiego i innych mórz zamkniętych oraz innych wodach morskich w strefie do 20 Mm (mil morskich) od brzegu.  
6c/ W rachubę wchodzi też **posiadacze patentu żeglarskiego z dużym stażem**, uprawnieni do prowadzenia jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym po wodach śródlądowych i jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym o długości całkowitej kadłuba do 8,5 m po wodach morskich w strefie do 2 Mm (mil morskich) od brzegu - w porze dziennej.

#### **Informacje przydatne przy podejmowaniu decyzji o rejsie**

1. „Rancho” jest na liście konstrukcji stoczniowych stworzonej na potrzeby Urzędów Morskich i w żegludze po morskich wodach wewnętrznych oraz przybrzeżnej nie musi mieć karty bezpieczeństwa.
2. Jacht nie ma świateł nawigacyjnych, zatem żegluga powinna odbywać się tylko w porze dziennej. (UWAGA! Wody Zalewu Szczecińskiego po obu stronach granicy pełne są sieci ustawianych raz, na początku sezonu i żegluga nocą jest wysoce ryzykowna).
3. Na jachcie nie ma pirotechnicznych środków wzywania pomocy ani radiostacji krótkofalowej VHF.

## Gdzie warto pływać.

Do naszej dyspozycji są wody jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego po polskiej i niemieckiej stronie, oraz morskie wody przybrzeżne Bałtyku. Szczególnie zachęcamy do odwiedzenia następujących miejsc:

1. Marina jachtowa w bocznym kanale w Stepnicy (nowoczesna oświetlona keja, sanitariaty, gniazdka 220 V na kei i in. wygody) - postój płatny.
2. Keja miejska w Wolinie. Dla żeglarzy dostępne sanitariaty w ośrodku żeglarskim tuż obok.
3. Marina jachtowa w Kamieniu Pomorskim. (Wysoki standard sanitariatów, wysoka kultura obsługi).

Można też odwiedzić inne znane miejsca:

1. Trzebież - zalecamy szukać miejsc postojowych w basenie rybackim (zasłonięty od wiatru, sanitariaty - postój płatny).
2. Lubin/Wapnica - nadal stoimy w zrujnowanym kanale z tablicą „Zakaz cumowania”.
3. Nowe Warpno - płytko, ryzykowne wejście przy niskiej wodzie.
4. Międzywodzie (Zalew Kamieński) - betonowa keja, brak sanitariatów, czasem nie ma miejsca.

## Żegluga na wodach niemieckich

W związku z obowiązującym w Polsce traktatem z Schengen **przekraczanie morskiej granicy państwowej nie wiąże się z odprawami celnymi i granicznymi**. Odprawa jest niezbędna tylko w następujących sytuacjach:

1. Jeśli w załodze jachtu jest żeglarz narodowości spoza Unii Europejskiej.
  2. Jeśli jacht jest z kraju spoza Unii Europejskiej.
  3. Jeśli jacht wraca z rejsu z kraju spoza Unii Europejskiej.
- Zatem, płyniemy do Niemiec i nikogo to już nie obchodzi. Ale uwaga! Możemy być wezwani do kontroli przez Straż Graniczną polską lub niemiecką (w porcie lub w trakcie żeglugi) i musimy się jej wtedy poddać.

W Niemczech warto popłynąć do Uckeründe i dalej na NW do Karin (resztki kolejowego mostu na środku zalewu), Usdom, Volgast, Lassan, Kroslin, Peenemünde, na wyspę Ruden i wrócić wzdłuż wybrzeża Bałtyku do Świnoujścia albo Dziwnowa. Po drodze jest jeszcze mnóstwo pięknych rybackich wsi z dobrymi miejscami do cumowania. Taką pętlę spokojnie można „zrobić” w tydzień. Ambitniejszych namawiamy na żeglugę wokół Rugii. Na to potrzeba dwóch tygodni, żeby nie „orać morza” po 15 godzin na dobę.

## Wpływy z rejsów klubowych. Koszty i planowane inwestycje.

Wpływy z opłat za rejsy klubowe - udostępnienie jachtu - w całości stanowią dochód HOW Rancho. Instruktorzy zajmujący się przygotowaniem jachtu do sezonu i organizacją rejsów działają non profit. Z wpływów uzyskanych od załóg będą pokryte następujące stałe koszty sezonowe:



1. Koszt transportu jachtu z Wrocławia do Szczecina.
2. Koszt postoju jachtu w marinie Lubczyna.
3. Koszt wynagrodzenia bosmana w Lubczynie, który w imieniu HOW Rancho nadzoruje zmiany załóg i przekazywanie jachtu.
4. Koszt zimowania jachtu, w tym transportu do Wrocławia ruchomego wyposażenia.

Pozostałe wpływy - w tegorocznym sezonie żeglarskim chcemy zainvestować w doposażenie jachtu w:

1. Oświetlenie nawigacyjne.
2. GPS.
3. Radiostację krótkofalową VHF (najlepiej z cyfrowym systemem wzywania pomocy DSC).
4. Pirotechniczne środki wzywania pomocy.
5. Prace konserwacyjne i uzupełnienie wyposażenie ruchomego (kambuz itp.) w miarę potrzeb.

## Harcerska bandera

Wszystkim załogom wybierającym się na rejsy „Ranchem” przypominamy, że jacht pływa pod banderą ZHP i jest wizytówką HOW Rancho - klubu żeglarskiego z ponad 40 letnią tradycją. Od żeglarzy na pokładzie „Ranchera” oczekujemy godnego zachowania na wodzie i w portach, przestrzegania etykiety jachtowej oraz zasad dobrej praktyki morskiej.

## Stopy wody pod kilem !

---

Rezerwację terminów załatwić z **Waldkiem Koczewskim**.

U niego uzyskacie też wszelkie informacje dotyczące wakacji 2008 na „Ranchem”.

Telefon w pracy (AR GAMA): 071 337 36 10 lub 071 337 36 25  
kom. 501 386 503, e-mail: 2008rancher@wp.pl.

Grafik z rezerwacjami będzie aktualizowany na internetowej stronie HOW Rancho: [www.rancho.wroclaw.pl](http://www.rancho.wroclaw.pl)

**Ponadto nad rejsami klubowymi „Ranchem” czuwają: Iza Żurowska i Tomek Gil.**

## WARUNKI ORGANIZACYJNE REJSÓW KLUBOWYCH JACHTEM „RANCHER”

1. Armator jest zobowiązany wydać kapitanowi jacht RANCHER w terminie rozpoczęcia rejsu w godzinach: 10-16, w porcie jachtowym Lubczyna nad j. Dąbie, (woj. Zachodniopomorskie), w stanie gotowym do żeglugi, ze sprawnym silnikiem. Nadzór nad zmianami załóg sprawuje bosman portu Lubczyna działający w porozumieniu i na rzecz armatora.

2. Jacht będzie wydany tylko pełnoletniemu kapitanowi, który przedstawi dokument tożsamości, dowód wniesienia opłaty za rejs i patent żeglarski lub książeczkę żeglarską z wpisem odpowiedniego stopnia żeglarskiego osoby prowadzącej jacht.

3. Kapitan - w imieniu załogi - jest zobowiązany:

- wpłacić opłatę za rejs zgodnie z postanowieniami niniejszych warunków.  
- Odebrać jacht od Armatora w terminie rozpoczęcia rejsu, nie później niż do godziny 16.00 oraz przekazać jacht Armatorowi w terminie zakończenia rejsu, nie później niż do godziny 10.00 w porcie jachtowym Lubczyna nad jeziorem Dąbie, w stanie technicznym nie pogorszonym. Kapitan jest zobowiązany eksploatować jacht zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami dobrej praktyki żeglarskiej.

5. Warunki i terminy płatności:

a) Zadełek na poczet opłaty za rejs:

Umowa organizacji rejsu klubowego dochodzi do skutku pod warunkiem wpłacenia przez Kapitana zaliczki w wysokości 30% opłaty za rejs, w terminie 5 dni od daty rezerwacji terminu. Brak wpłaty w terminie powoduje ustanie skutków rezerwacji i oznacza odstąpienie od umowy rezerwacji.

b) Uzupelnienie opłaty za rejs.

Najpóźniej na 14 dni przed datą rozpoczęcia rejsu Kapitan jest zobowiązany wpłacić Armatorowi przelewem pełną kwotę opłaty za rejs, pomniejszoną o wcześniej wpłacony zadełek. Nie wykonanie przez Kapitana powyższego obowiązku spowoduje rozwiązanie umowy i anulowanie rezerwacji, a wpłacony wcześniej zadełek nie podlega zwrotowi i zachowuje go Armator.

c) Uiszczenie całości opłaty za rejs.

W przypadku złożenia zamówienia w terminie krótszym niż 30 dni przed datą rozpoczęcia rejsu umowa dochodzi do skutku tylko po wpłaceniu przez Kapitana całości opłaty za cały okres objęty zamówieniem i po potwierdzeniu przyjęcia zamówienia (rezerwacji) przez Armatora. Z tej wpłaty 30% uważa się za zadełek, który zatrzymuje Armator w przypadku odwołania zamówienia przed datą rozpoczęcia rejsu. Jeżeli zamówienie nie zostanie odwołane, przez cały okres za jaki zapłacono, jacht pozostaje w porcie do dyspozycji Kapitana, a dokonana zapłata za rejs w całości nie podlega zwrotowi.

d) Płatności: wpłaty należy kierować na podany poniżej rachunek:

**ZHP Komenda Hufca Wrocław.**

**Nr rachunku: 02 2030 0045 1110 0000 0035 4410**

7. Kaucja gwarancyjna. Armator pobiera kaucję gwarancyjną od Kapitana w wysokości 500 zł na poczet ewentualnych strat w wyposażeniu i stanie technicznym jachtu, wynikłych w trakcie rejsu. Kaucja ulega zwrotowi w całości lub części w zależności od stanu jachtu w momencie zwrotu Armatorowi.

8. Odbiór jachtu przez Kapitana.

Jacht zostanie wydany Kapitanowi przez upoważnionego przedstawiciela Armatora w terminie rozpoczęcia rejsu po uregulowaniu należnych opłat, z chwilą podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego jachtu. Uwagi i zastrzeżenia dotyczące stanu jachtu i jego wyposażenia powinny być wpisane przez Kapitana do protokołu zdawczo-odbiorczego jachtu. W razie wątpliwości Armator będzie przyjmował, że jacht został wydany w stanie i z wyposażeniem

zgodnym z protokołem zdawczo-odbiorczym.

9. Opóźnienie odbioru jachtu przez Kapitana.

W przypadku nie odebrania jachtu w terminie rozpoczęcia rejsu z przyczyn leżących po stronie Kapitana, a nie powodujących rozwiązania umowy według wcześniejszych postanowień, przygotowany jacht będzie oczekiwał na odbiór przez Kapitana przez cały okres, na który została zawarta umowa.

10. Opóźnienie wydania jachtu przez Armatora.

W przypadku opóźnienia wydania Kapitanowi jachtu przez Armatora z przyczyn leżących po stronie Armatora, Armator będzie zobowiązany zwrócić Kapitanowi część opłaty, proporcjonalnie do skróconego czasu rejsu.

11. Niemożność świadczenia.

Jeżeli wydanie jachtu nie będzie możliwe z powodu: siły wyższej, w tym zarządzeń wydanych przez władze, oraz zawinionych przez osoby trzecie, za które Armator nie ponosi odpowiedzialności, Kapitanowi przysługuje zwrot opłaty. W powyższych przypadkach postanowień ust.10 nie stosuje się.

12. Ograniczenia w dysponowaniu jachtem.

a/ Jacht może być eksploatowany wyłącznie w porze dziennej (!) na akwenie Zalewu Szczecińskiego po polskiej i niemieckiej stronie oraz w żegludze Bałtyckiej przybrzeżnej i nie może być w żaden sposób przemieszczany poza ten akwen.

b/ Kapitan nie może zawierać dalszych umów, co do organizacji rejsów jachtem „Rancher” ani wykorzystywać jachtu do celów zarobkowych.

13. Odbiór jachtu przez Armatora.

Kapitan przekazuje jacht upoważnionemu przedstawicielowi Armatora, w terminie zakończenia rejsu, po uprzednim podpisaniu protokołu zdawczo-odbiorczego jachtu. W przypadku niezgodności stanu jachtu i jego wyposażenia z listą inwentarzową jachtu, niezgodności te będą uwidocznione w protokole zdawczo-odbiorczym. Kapitan nie ponosi odpowiedzialności za widoczne uszkodzenia jachtu i braki w wyposażeniu wymienione w protokole zdawczo-odbiorczym, a określone w dniu wydania jachtu.

14. Uszkodzenia i braki w wyposażeniu.

Kapitan nie ponosi ryzyka utraty i uszkodzenia jachtu oraz jego wyposażenia w zakresie pokrytym przez ubezpieczenie.

Kapitan jest zobowiązany pokryć szkody wynikające z uszkodzeń jachtu i jego wyposażenia oraz z braków wyposażenia powstałych w okresie rejsu w zakresie nie pokrytym przez ubezpieczenie. Kapitan jest zobowiązany pokryć nakłady Armatora poniesione na naprawy i uzupełnienia.

16. Opóźnienie zwrotu jachtu.

W przypadku opóźnienia przekazania jachtu Armatorowi przez Kapitana z przyczyn leżących po stronie załogi, Kapitan będzie zobowiązany do zapłaty Armatorowi kary umownej w kwocie:

Do 1 godz.	1-3 godz.	3-6 godz.	6-16 godz.	> 16 godz.
100 PLN	200 PLN	300 PLN	400 PLN	500 PLN

W/w kwoty będą potrącone z kaucji gwarancyjnej.

W przypadku przekazania jachtu z opóźnieniem powyżej dwudziestu czterech godzin, kara umowna wyniesie dwukrotność opłaty za rejs.

17. Przekazanie jachtu w stanie uniemożliwiającym eksploatację.

W przypadku przekazania Armatorowi jachtu - przez Kapitana - w stanie uniemożliwiającym dalszą eksploatację, Kapitan, obok pokrycia szkód stosownie do postanowień ust. 15, będzie zobowiązany do pokrycia szkód poniesionych przez Armatora na skutek wyłączenia jachtu z eksploatacji. Wartość szkody zostanie wyliczona wg formuły: liczba tygodni pomnożona przez stawki z cennika rejsów obowiązującego w roku 2008.

