

TO BARDZO WAŻNE!

Trudny do zrozumienia jest fakt, że tak wielu sterników kompletnie nie zna organizacji ratownictwa morskiego i zasad łączności. Skiperzy zamiast dzwonić bezpośrednio do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni potrafią dzwonić do WOPR, do Państwowej Straży Pożarnej, a nawet do znajomych, co znacznie wydłuża czas rozpoczęcia akcji. Tymczasem numery telefonów do stacji ratowniczych i kapitanatów portów są powszechnie dostępne. Zastanawia też słaba odporność załóg na trudy żeglugi, brak umiejętności określenia własnej pozycji i brak wyobraźni. Chyba tylko mazurską praktyką można wytłumaczyć fakt żeglowania w trudnych warunkach tuż przy samym brzegu morskim, praktycznie na granicy przyboju. Tam zawsze należy liczyć się z sieciami rybackimi i innymi przeszkodami, które w trudnych warunkach są niewidoczne. Nadmierne zbliżanie się przy silnym wietrze do nawietrznego brzegu jest zawsze ryzykowne, praktycznie nie ma wówczas miejsca na awaryjne manewry (kotwiczenie, dryf) i oczekiwanie na pomoc. Na polskim wybrzeżu przy silnych wiatrach od morza w związku ze zmniejszającymi się głębokościami już w pasie 1 Mm od brzegu zaczynają się tworzyć niebezpieczne fale o charakterze przybojowym. Liczne przypadki awarii sterów, silników, uszkodzeń takielunku, utraty masztów, jakie powtarzają się każdego roku, nie świadczą też dobrze o stanie technicznym jachtów. Zatrudni niebezpieczną pracę ratownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa zasługują na naszą wdzięczność i szacunek. Ich zaangażowanie i ofiarność w minionym roku przyczyniła się do uratowania kilkudziesięciu ludzkich istnień.

Serdeczne podziękowanie dla kpt. ż. w. Janusza Maziarza kierownika Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni za pomoc w zebraniu materiałów.

W czerwcu na podejściu do Trzebieży „Bonbon” o długości 12,5 m z 10-osobową załogą tak mocno utknął na mieliźnie, że uwolniła go dopiero interwencja ratowniczego „Monsuna”. Z kolej 13 sierpnia w Świnoujściu przy głowicy Falochronu Wschodniego osiadł „Yogi”. Jacht utknął w kamieniach i dwuosobowa załoga nie była w stanie samodzielnie wyjść z opresji, szczególnie że SW wiatr o sile 5B dociskał łódź do falochronu. Dopiero interwencja ratowniczego „Cyklona”, uratowała jacht przed rozbitciem na falochronie.

Kilka dni później mierzący 7 m długości szczeciński jacht „Iwona” wylądował na północnej stronie wyspy Chelmieńki na Zalewie Szczecińskim. Wystrzeloną czerwoną rakietę dostrzegł pchacz „Bizon”. NW wiatr 5B wpełznął jacht na kamienie północnego falochronu. Prawdopodobnie przebity został kadłub. Bazujący w Trzebieży „Monsun” ewakuował czteroosobową załogę.

BLUE SKY

Po południu 15 kwietnia 2009 r. MRCK Gdynia otrzymuje telefoniczną informację, że na jachcie „Blue Sky” znajdującym się na Atlantyku (!) około 130 Mm od wenezuelskiego portu Margerite zламаł się maszt, jest silny wiatr i dwuosobowa załoga prosi o pomoc. Informujący podał numer telefonu satelitarne na jachcie. Gdynia nawiązuje łączność telefoniczną z jachtem, a następnie z MRCK La Guardia w Wenezueli. Tak więc to polski

żeglarz z pokładu jachtu zadzwonił do kolegi w kraju, a ten do polskich ratowników i tak rozpoczęła się akcja ratownicza Wenezuelczyków po drugiej stronie oceanu.

HUNTER 550

Jak co roku wiele jachtów motorowych miało typowe kłopoty z napędem i wymagało holowania do portów. Ale zdarzały się też takie kwiatki, jak ten opisany niżej.

Oto w sobotni poranek, 4 lipca, z Darłowa wychodzi szwedzki jacht „Peter Pan” z polską załogą na pokładzie. Na morzu panują idealne warunki, morze gładkie jak stół i słabiuteńki wiatr. Po przepłynięciu 1 Mm żeglarze usłyszeli za burtą rozpaczliwe wołanie o pomoc. Chwila konsternacji i dostrzegają dwie wystające z wody głowy. Żeglarze wciągają na pokład kobietę i mężczyznę w strojach kąpielowych, bez żadnych środków ratunkowych.

Okazało się, że wypłynęli z Darłowa na 5,5-metrowej motorówce i podczas gwałtownego zwrotu jednocześnie wypadli do wody. W morzu przebywali około 45 minut, na szczęście było ciepło. Motorówka tymczasem bez załogi pomknęła do brzegu i wplynęła na plażę, budząc nieklamane zdumienie plażowiczów.

Przypominamy przy okazji, że rozważni sternicy używają tzw. zrywki, czyli elastycznej linki podłączonej do zapłonu silnika i mocowanej do nadgarstka lub nogi. Wypadnięcie sternika do wody powoduje natychmiastowe wyłączenie silnika i zatrzymanie łodzi. Pamiętajcie – prosimy – o tym...



**Rewolucja cenowa 2010!
Nowe niższe ceny!**



Ceny obejmują silnik wraz z przekładnią.

VETUS oferuje także całą gamę produktów „wokół silnika” oraz inne akcesoria do wyposażenia łodzi i jachtów. Więcej modeli silników i informacji na www.parker.com.pl



PARKER
POLAND

Dystrybutor: Parker Poland Sp. z o.o.
Czastków Polski 171, 05-152 Czosnów
tel. +48 22 785 11 11, fax +48 22 785 09 99
parker@parker.com.pl, www.parker.com.pl