

KOMODOR

Jacht, którym Teresa Remiszewska samotnie przepłynęła Atlantyk w regatach OSTAR 1972 był seryjnym Opalem konstrukcji inżynierów Wyki i Rajewskiego, zbudowanym w Gdańskiej Stoczni Jachtowej w 1966 roku. Jacht był własnością Jacht Klubu Marynarki Wojennej "Kotwica", pod którego banderą z sukcesem wziął udział w regatach Bermudy-Trawemunde w 1968 roku.

MiraUrbaniaik

W sezonie 1971 decyzją Dowództwa Marynarki Wojennej jacht został przekazany kpt. Teresie Remiszewskiej, która we wrześniu, po krótkich przygotowaniach odbyła na nim rejs kwalifikacyjny do regat oceanicznych. W końcu tego samego roku zapadły decyzje i znaleziono fundusze na przystosowanie jachtu do samotnej żeglugi. Zespół konstrukcyjny i Stocznia Jachtowa mieli zatem niespełna cztery miesiące na przygotowanie dokumentacji i przebudowę *KOMODORA*.

Przede wszystkim wykonano nowy pokład z krótką nadbudówką, co pozwoliło podwyższyć burty o ok. 120 mm, a więc zwiększyć wysokość wolnej burty, poprawić współczynnik pomiarowy, wykonać mocniejszy węzeł połączenia pokładu z burtą i zwiększyć sztywność pokładu. Zapewniono też swobodne obejście wokół grotmasztu. Aby uzyskać odpowiednią szczelność położono nowy pokład ze sklejki z naklejoną makieta teakową. Tratwę pneumatyczną umieszczono w kokpicie za bezanmasztem. Przebudowa zmniejszyła komfort pomieszczeń, ale układ pozostawiono bez większych zmian, przebudowując jedynie część rufową, to znaczy stół

nawigacyjny i hundkoję, w której umieszczono dodatkową baterię akumulatorów i radiotelefon. Jacht wyposażono w piecyk do ogrzewania i suszenia pomieszczeń.

Zachowując typ Jol zaprojektowano całkowicie nowe ożaglowanie. Pozwoliło to na regatowe deklarowanie takielunku i instalację samostera. Z powodu braku czasu na przeprowadzenie prób polskiego prototypu zdecydowano się na importowany samoster typu „Aries Vane Gear”. Bezanmaszt przesunięty został w stronę dziobu i usztywniony achtersztagami, a grotżagiel skrócony znacznie po bomie. Do samotnej żeglugi w różnych warunkach pogodowych zaprojektowano bogaty zestaw żagli dodatkowych. W celu ułatwienia obsługi żagli zainstalowano dwubiegunowe kabestany. By ułatwić komunikację z wnętrzem kadłuba powiększono luk do kabiny dziobowej, która na czas rejsu stała się forpikiem. *KOMODORA* wyposażono w 2-cylindrowy, wysokoprężny silnik pomocniczy Volvo-Penta o mocy 14,5 KM z rozruchem ręcznym i elektrycznym. Jacht otrzymał również radionamiernik „Homer” oraz wiatrowskaz „Hengist”; wyremontowano także istniejącą echosondę. Do

utrzymania łączności z obsługą regat oraz ze względów bezpieczeństwa zainstalowano radiotelefon produkcji polskiej typu „Rybitwa II”.

Brak czasu nie pozwolił na dokonanie pełnej adaptacji jachtu. Nie przeprowadzono prób zdawczo-odbiorczych, a deklarowanie jachtu, trymowanie takielunku i żagli odbywało się już w rejsie z Gdyni do Plymouth, a więc w drodze na start regat. Nie rozwiązano również problemów, które później sprawiały żeglarce kłopoty: instalacja elektryczna o napięciu 12 lub 24 volt, ręczny rozruch silnika i obsługa kotwicy wymagające sporej siły fizycznej... Jak dzisiaj komentuje to Teresa Remiszewska, regaty były walką z problemami technicznymi, ale sam fakt przepłynięcia oceanu jachtem w takim stanie - wielkim sukcesem osobistym.

Po regatach OSTAR 1972 *KOMODOR* jeszcze przez parę lat przynależał do Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica”. Później sprzedano go, o czym Pani Kapitan dowiedziała się przypadkowo w latach osiemdziesiątych w pociągu relacji Warszawa-Gdynia. Pewien wysokiej rangi wojskowy rozpoznał Teresę Remiszewską i pochwalił się, że ku-

pit KOMODORA od jacht klubu i teraz jego syn pływa na nim po jednym z oceanów. Jednocześnie z szacunkiem i ciekawością pytał, jak to możliwe, że radzita sobie sama na tym jachcie, skoro oni do żeglowania na KOMODORZE potrzebowali paru osób. Nie wiadomo jak długo KOMODOR pływał pod przy-

watną banderą. Dzisiaj nie ma go w żadnym rejestrze, prawdopodobnie więc zakończył morski żywot.

Na podstawie opracowania inż. Henryka Kujawy z książki Teresy Remiszewskiej "Z goryczy soli moja radość".

Rys. Marek Strauchold

OPAL

długość całkowita	13,00 m
długość w linii wodnej	8,75 m
szerokość	3,10 m
zanurzenie	1,95 m
wyporność	8,5 t
ciężar balastu	3,3 t
powierzchnia ożaglowania	63 m ²

