

„ALBATROS” ROŚNIE. OKRĘTOWY PROGRAM GRUPY REMONTOWA HOLDING NABIERA TEMPA

W stoczni Remontowa Shipbuilding w Gdańsku odbyła się uroczystość symbolicznego położenia stępki okrętu ORP Albatros, drugiego w serii niszczyciela min typu Kormoran II (projektu 258). Budowa tej jednostki odbywa się szybciej niż zakładano, co dowodzi, że dobrze zarządzane, polskie zakłady stoczniowe mogą z powodzeniem realizować zamówienia Marynarki Wojennej RP.

Uroczystość położenia stępki pod „Albatrosa” została zorganizowana 5 grudnia 2018 roku w stoczni Remontowa Shipbuilding. Było to wydarzenie symboliczne, ponieważ na nowoczesnych okrętach nie ma już typowej stępki, a w Gdańsku chodziło jedynie o tradycyjne już wspawanie specjalnego medalu pamiątkowego na dnie jednego z bloków dennych kadłuba nowego niszczyciela min. „Jednego”, ponieważ w hali produkcyjnej, na specjalnych wózkach szynowych, stały dwa takie moduły już gotowe do scalenia, a kolejne dwa były prefabrykowane.

Ponadto, obok już tworzonych sekcji widać było dużą ilość składowanych, wyciętych elementów konstrukcyjnych, wykonanych ze specjalnej stali austenitycznej (jej zastosowanie umożliwia zmniejszenie pola magnetycznego nowych niszczycieli min). Posłużą one już niedługo do składania kolejnych modułów wchodzących w skład kadłuba. Ilość takich gotowych półprefabrykatów może zadziwiać, ponieważ pierwsze cięcie blach „Albatrosa” odbyło się niecałe trzy miesiące temu, a dokładnie w dniu 18 września 2018 r.



Fot. M.Dura

Wskazuje to jednocześnie, że nie ma jak na razie żadnych przesłanek, wskazujących na jakieś opóźnienie w przekazaniu „Albatrosa” Marynarce Wojennej, co zaplanowano na styczeń 2020 roku. Z wypowiedzi prezesa stoczni Remontowa Shipbuilding wyraźnie wynika, że prace przebiegają szybciej, niż zakładał harmonogram. Można więc przypuszczać, że już niedługo zaczną się składać także trzeciego w serii Kormorana – ORP Mewa, który ma być wprowadzony do służby do końca listopada 2021 roku. Hala, gdzie odbywa się składanie „Albatrosa” jest bowiem na tyle duża, że nawet przy już w pełni skompletowanym kadłubie niszczyciela min można obok niego łączyć część sekcji kolejnego okrętu tej klasy (do połowy długości jednostki).

Dzisiejsza uroczystość jest dla nas także potwierdzeniem naszych umiejętności i organizacji... Budowa kadłuba, którą dziś inaugurujemy, przebiega bardzo sprawnie i wyprzedza zakładany harmonogram

Prezes Zarządu Remontowa Shipbuilding Piotr Dowżenko

Jest to dobry przykład, jak szybko można budować okręty, jeżeli są one zamawiane seryjnie. Nie chodzi zresztą w tym przypadku tylko o skrócenie czasu realizacji całego programu, ale również o zmniejszenie kosztów. Pierwszy okręt ORP Kormoran jest oczywiście prototypem, a więc potrzebne były dodatkowe środki na badania. Jednak budowanie seryjne jest zawsze bardziej opłacalne, chociażby przez zmniejszanie ceny przy „hurtowych” zamówieniach potrzebnego wyposażenia.

Budowa dwóch kolejnych niszczycieli min typu Kormoran nie jest realizowana tylko przez stocznię

Remontowa Shipbuilding w Gdańsku, ale przez konsorcjum w skład którego wchodzi jeszcze: Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni (OBR CTM) oraz PGZ Stocznia Wojenna w Gdyni. Duża część wyposażenia jest dostarczana przez wielu poddostawców, w tym przez firmy zagraniczne. Pomimo tego Remontowa Shipbuilding w Gdańsku potrafiła skoordynować działania w przypadku pierwszego okrętu – ORP „Kormoran”. Wszystko wskazuje na to, że tak samo będzie w przypadku dwóch kolejnych jednostek.

Zadanie wcale nie będzie łatwiejsze, ponieważ na „Albatrosie” i „Mewie” będą prawdopodobnie wdrażane zalecenia, jakie wypracowano podczas dwunastu miesięcy użytkowania pierwszej jednostki projektu 258. Przykładowo, przypuszcza się, że kolejne polskie niszczyciele min nie otrzymają już jako uzbrojenie główne zestawu raketowo - artyleryjskiego ZU-23-2MR „Wróbel”, ale nowy zestaw artyleryjski AM-35 kalibru 35 mm testowany obecnie na korwecie zwalczania okrętów podwodnych ORP Kaszub. Prawdopodobnie zostanie też zmieniony system łączności wewnętrznej na polski - opracowany przez firmę KenBIT.

Czytaj też: [Polska armata 35 mm po testach. Kolejny krok – amunicja programowalna](#)

Polski przemysł a skomplikowane zadania okrętowe

Prawdą jest, że niszczyciele min nie zaliczają się do okrętów typowo bojowych. Są to jednak jednostki pływające, które wykonują złożone oraz niebezpieczne zadania i dlatego wyposaża się je w skomplikowany, kosztowny i trudny do integracji sprzęt. Budowa niszczycieli min jest więc trudnym złożonym zadaniem i podejmują się tego tylko nieliczne stocznie na całym świecie. To właśnie dlatego realizacja programu Kormoran II może być uznawana za największy sukces polskiego przemysłu stocznioowego w ostatnich latach.

Konsorcjum ze stoczną Remontowa Shipbuilding miało tym trudniejsze zadanie, że Marynarka Wojenna przygotowała bardzo rozbudowane wymagania. Zadanie to jednak zostało zrealizowane i powstała jednostka pływająca z wyposażeniem, którego nie posiada żaden inny niszczyciel min na świecie. Okręt w całości zaprojektowano w Polsce - w biurze Remontowa Marine Design & Consulting.

To właśnie z powodu tego wyposażenia ORP „Kormoran” powinien być określany bardziej jako „krążownik min”, który jest przygotowany do prowadzenia szeroko pojętych działań przeciwminowych, w tym przede wszystkim do:

- poszukiwania, identyfikacji i zwalczania min morskich oraz innych obiektów i materiałów wybuchowych;
- rozpoznania i zabezpieczania torów wodnych;
- przeprowadzanie jednostek pływających przez akweny na których istnieje zagrożenie minowe.

Na takie działania pozwalają zarówno sama konstrukcja okrętu (kadłub ze stali niemagnetycznej oraz cichy napęd), jak i jego specjalistyczne wyposażenie połączone w jeden, zintegrowany system zarządzania walką SCOT-M – całkowicie opracowany przez OBR CTM. Kormorany to jedyne polskie jednostki pływające, wykorzystujące aż trzy rodzaje sonarów do poszukiwania min oraz aż cztery rodzaje pojazdów podwodnych do ich wykrywania, lokalizacji i niszczenia.

Głównym sensorem „Kormoranów” jest sonar podkilowy SHL-101/T opracowany przez OBR CTM. Sonar ten pozwala na przeszukiwanie przestrzeni pod okrętem, ale tylko do pewnej głębokości. Dlatego przy niesprzyjającym rozkładzie temperatur wody (gdy np. fale akustyczne odbijają się od konkretnej warstwy wody nie docierając do dna) stosuje się dodatkowy sonar, który można opuścić głęboko pod powierzchnię wody. Można również wysunąć go nawet na kilkaset metrów do przodu -

przed okręt. System ten, oznaczony jako SPVDS (Self Propelled Variable Depth Sonar), został zbudowany w oparciu o zdalnie sterowany pojazd podwodny Double Eagle Mark III (produkowanym przez szwedzką firmę Saab). To właśnie pod nim podwieszono pomniejszoną wersję anteny francuskiego sonaru TSM 2022 MkII.

Trzeci rodzaj stacji hydroakustycznej, jaki wykorzystuje się na „Kormoranach” został zamontowany na autonomicznym pojeździe podwodnym Hugin 1000 produkowanym przez firmę Kongsberg. Jest to dron, który pozwala na dokładne mapowanie dna morskiego działając samodzielnie w oddaleniu od okrętu-matki i to przez ponad 35 godzin. Ma on w tym celu zamontowane na burtach anteny sonaru obserwacji bocznej z syntetyczną aperturą HISAS 1032. To właśnie tego rodzaju pojazd pomógł w odnalezieniu wraku argentyńskiego okrętu podwodnego ARA „San Juan”.

Dopiero ocena stopnia skomplikowania systemów przeciwminowych oraz zmiany konieczne do wprowadzenia w konstrukcji samego okrętu pozwalają zrozumieć, jak trudnym zadaniem było w ogóle zbudowanie niszczyciela min w Polsce. W przypadku stoczni Remontowa Shipbuilding wymagało to m.in. przygotowania odpowiedniej hali produkcyjnej oraz zorganizowania specjalnie odseparowanej przestrzeni magazynowej dla materiałów niemagnetycznych. ORP „Kormoran” jest bowiem pierwszym polskim okrętem, którego kadłub wykonano ze stali amagnetycznej.



Fot. M.Dura

Wymagało to zagwarantowania specyficznych warunków produkcji, w tym odseparowania hali od pozostałej części stoczni, szczelnymi drzwiami, śluzami i poprzez filtrowanie powietrza. Wszystko to nie pozwala na dostanie się do środka opiłków z tych miejsc stoczni, gdzie prowadzona jest normalna obróbka stali czarnej. Budowa polskiego niszczyciela min wymagała też stosowania odpowiedniego wyposażenia wewnętrznego (np. szafek), narzędzi oraz specjalnych strojów dla stoczniovców.

Kormorany są oczywiście budowane na elementach stalowych (stalowe są np. tory i wózki), ale za

każdym razem stosuje się separację: przez przekładki drewniane, plastikowe lub z innych materiałów niemagnetycznych. W ten sposób nie dopuszcza się do pozostawiania tzw. wtrąceń w materiale. Tych wtrąceń nie można się oczywiście całkowicie pozbyć, ale dzięki dużej dyscyplinie technologicznej można ograniczyć wpływ ferrytu na materiał, z którego zbudowany jest kadłub niszczyciela min typu Kormoran i jego podzespoły.

Stocznia Remontowa Shipbuilding musiała również przygotować przestrzeń magazynową zarówno dla: wyrobów koncesjonowanych (do których wytwarzania i obrotu wymagana jest odpowiednia koncesja), jak i dla materiałów i wyposażenia niemagnetycznego (w tym stali amagnetycznej). Poświęcono na ten cel część jednej ze stoczniowych hal kompletacyjnych (przelot czwarty budynku C-209), która została oddzielona od reszty specjalną przegrodą, a dodatkowo odpowiednio wyposażona.

Remontowa Shipbuilding opanowała także technologię budowania okrętów ze stali amagnetycznej. Stal ta ma bowiem większą wytrzymałość niż standardowa stal okrętowa, ale wymaga specjalnego i trudnego procesu obróbki blach i ich łączenia w procesie spawania. Stocznia udało się jednak wyszkolić potrzebną liczbę spawaczy, monterów i kowali oraz nadać im indywidualne uprawnienia. Specjaliści ci są gotowi do realizowania kolejnych wyzwań podobnie jak sama stocznia, która realizuje w tej chwili dwa zamówienia na zupełnie nowe okręty dla Marynarki Wojennej. Równoległe z budową niszczyciela min trwa bowiem także budowa sześciu holowników dla polskich sił morskich (na podstawie kontraktu o wartości 283,5 mln zł jaki został podpisany 19 czerwca 2017 r.).

Co dalej z „Albatrosem”?

„Albatros” powstaje w stoczni Remontowa Shipbuilding dzięki kontraktowi podpisanemu w grudniu 2017 r. Dotyczył on budowy dwóch niszczycieli min (za ponad 1,1 miliarda złotych) oraz zabezpieczenia trzech pakietów wsparcia logistycznego (pakiet otrzymała również już gotowa, prototypowa jednostka - ORP „Kormoran”).

Drugi z kolei okręt projektu 258 ma wejść w skład 13. Dywizjonu Trałowców 8. Flotyli Obrony Wybrzeża. Jak na razie „Albatros” nie ma jeszcze załogi. Na jego dowódcę dopiero jest typowany kpt. mar. Piotr Gorycki oraz planuje się rozpoczęcie kompletowania tzw. załogi szkieletowej. Jej członkowie będą w przyszłości asystowali np. w procesie wyposażania kadłuba. Samo szkolenie marynarzy z załogi będzie o tyle łatwe, że pierwszy okręt ORP „Kormoran” jest już w pełni operacyjny i będzie mógł posłużyć początkowo jako baza szkoleniowa.

Jego załoga od roku pływa już na tej jednostce, a dodatkowo przeszła dwutygodniowe, intensywne szkolenie w centrum treningowym niemieckiej marynarki wojennej Damage Control Training w Neustadt, gdzie trenowano zarówno obronę przeciwwaryjną (OPA) okrętu jak i typowe działania bojowe ze zwalczaniem min włącznie. Tak więc i w przypadku szkolenia nie powinno być żadnych opóźnień, ani większych problemów.

Niszczyciele min typu Kormoran pokazują dobrze, że polskie stocznie są w stanie realizować programy okrętowe, a dodatkowo że jeżeli poszczególne jednostki będą zamawiane seriami, to czas budowy i koszty bardzo mocno się zmniejszą. Wymaga to jednak zdecydowanych działań ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej.

Poza przedstawicielami konsorcjum (zarządu stoczni Remontowa Shipbuilding, OBR CTM i PGZ Stocznia Wojenna), firm kooperujących i towarzystwa klasyfikacyjnego (Polskiego Rejestru Statków) na uroczystości położenia stępki obecni byli reprezentanci Biura Bezpieczeństwa Narodowego (zastępca Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego Dariusz Gwizdała i Dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w BBN gen. bryg. Jarosław Kraszewski) oraz Marynarki Wojennej (w tym szef Zarządu Morskiego, zastępca Inspektora Marynarki Wojennej kontradmirał Krzysztof

Zdonek).

Resort obrony powinien być żywotnie zainteresowany programem Kormoran – i to nie tylko samą jego realizacją, ale również promocją. Nadal są bowiem kraje zainteresowane pozyskaniem nowoczesnych niszczycieli min i trzeba zrobić wszystko, by polski okręt przebił się również na rynki zagraniczne. Bardzo dobrą okazją do tego mogłyby być np. targi uzbrojenia i sprzętu wojskowego DSEI 2019 w Londynie, które są organizowane w przyszłym roku od 10 do 13 września. Jeżeli goście z całego świata mogli w ubiegłych latach zwiedzać stojące przy nabrzeżu Royal Victoria Dock (20 metrów od hali wystawowej) takie okręty jak np. indyjska fregata INS „Triakand” (rosyjskiego projektu 11356) lub irlandzki, pełnomorski okręt patrolowy „Samuel Beckett” (typu Róisín), to równie dobrze mogliby zobaczyć niszczyciela min ORP „Kormoran” w 2019 roku.

I nie powinno mieć tu znaczenia, że stocznia Remontowa Shipbuilding jest prywatna. Swoją rolę w budowie Kormoranów miały bowiem również państwowe zakłady i ośrodki (jak chociażby należący do PGZ Ośrodek Badawczo Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej z Gdyni). Chodzi przecież o promowanie polskiego przemysłu okrętowego. Tak robią inne kraje. Tak powinna również robić Polska.