

PROBLEMY Z BRYTYJSKIM OKRĘTEM PODWODNYM HMS ASTUTE A SPRAWA POLSKA

Informację z połowy listopada 2012 roku o nieudanych testach okrętu podwodnego HMS Astute można by potraktować jako ciekawostkę, gdyby nie to, że mają one bezpośrednie przełożenie na sytuację jaką mamy i będziemy mieli w Marynarce Wojennej RP.

To przecież u nas panuje pogląd, że polski przemysł stoczniowy może zbudować wszystko, co jest potrzebne naszym siłom morskim.

Nie są tu ważne wypadki, jakie miały miejsce w 2010 roku (wejście HMS Astute na skały) i w 2011 roku (postrzeleniu na pokładzie jednej osoby), ale bardziej niepokoją informacje o problemach technicznych, jakie od początku trapią brytyjski okręt podwodny. Ich przyczyny można wyciągnąć z raportu National Audit Office - organu kontrolnego brytyjskiego parlamentu dotyczącego sposobu realizacji tego programu okrętowego.

Pośrednio wynika z niego, że koncern BAE Systems Submarine Solutions prawdopodobnie chcąc specjalnie uatrakcyjnić swoją ofertę niedoszacował koszty - przede wszystkim fazy projektowej, wybrał tańsze i mniej odpowiednie materiały oraz zbagatelizował problemy techniczne, jakie jego specjaliści musieli rozwiązać w czasie budowy okrętu podwodnego. W efekcie tego, nie mogąc sobie sami poradzić Brytyjczycy musieli się w pewnym momencie zwrócić o pomoc do amerykańskiego koncernu General Dynamics, za co trzeba było dodatkowo i to słono zapłacić.

Ale i tak nie udało się rozwiązać wszystkich problemów. Najważniejszym jest mniejsza niż założona prędkość maksymalna (nieoficjalnie wynikająca z niedopasowania reaktora i turbin parowych). Utrudnia to wykonywanie manewru ucieczki i praktycznie nie pozwala na działanie w osłonie własnego lotniskowca przyszłości, który ma pływać w czasie operacji lotniczych z prędkością większą niż 30 w. Do tego dochodzi korozja, która nie powinna się pojawić w takiej skali na tak nowej jednostce (zły dobór materiałów i technologii). Nieumiejętnie przyjęty kompromis pomiędzy standardami cywilnymi i wojskowymi w odniesieniu do sprzętu komputerowego spowodował nagminnie powtarzające się awarie systemu informatycznego na pokładzie. Podobnie zły dobór materiałów miał miejsce w systemie monitorowania pracy reaktora, a także wielu innych podsystemów pokładowych. Niektórzy członkowie załogi narzekają również na niesprawdzony wcześniej, a zastosowany na okręcie peryskop, który według nich pracuje gorzej od swoich klasycznych, optycznych odpowiedników. W złej opinii ma swój udział również alarmowe wynurzenie, jakie miało miejsce podczas rutynowych testów, gdy okręt nagle zaczął nabierać wody.

Co mają jednak problemy HMS Astute do Polski? Wbrew pozorom mają i to dużo. Po pierwsze u nas na porządku dziennym jest rzucanie się polskich firm na kontrakty, które za oferowaną cenę i z posiadanymi możliwościami tak ludzkimi jak i technologicznymi po prostu nie można zrealizować. Dobrym przykładem był remont okrętu podwodnego typu Kobben przeprowadzany przez stocznię

Nauta, który jak się później okazało w dużej części musiał być wykonywany na terenie i z pomocą Stoczni Marynarki Wojennej.

Po drugie nasze programy okrętowe mają być rozłożone na wiele lat, jakby nie zdawano sobie sprawy, że linie technologiczne i zespoły specjalistów starzeją się szybciej niż plany. Pamiętajmy, że Brytyjczykom nie pomogło doświadczenie zdobyte w czasie budowy serii czterech atomowych okrętów podwodnych z raketami balistycznymi typu Vanguard w latach 1986-1999. Pomimo, że faktyczne prace nad HMS Astute zaczęła się już w 2001 roku to zespoły konstrukcyjne i ekipy stoczniowe trzeba było odtwarzać od nowa.

Po trzecie nikt nie ponosi u nas konsekwencji za nieudane programy na co między innymi pozwala powszechnie stosowany wybieg: czyli realizowanie budowy danego systemu uzbrojenia jako pracy rozwojowej (patrz niszczyciel min Kormoran II). A jak wiadomo prototyp może być udany lub nie. I co najważniejsze niepowodzenie pozwala na przerwanie programu, czego przykładem może być ORP Kaszub.

Za hurra optymizm koncernu BAE Systems i Royal Navy Brytyjczycy zapłacili czteroletnim opóźnieniem i wydanymi dodatkowo 2 miliardami funtów. Ile my zapłacimy, przyszłość pokaże.

Maksymilian Dura