

TRAGEDIA INDONEZYJSKIEGO OKRĘTU PODWODNEGO

W środę 21 kwietnia zaginął indonezyjski okręt podwodny KRI „Nanggala” podczas ćwiczebnego strzelania torpedowego. Niestety coraz więcej sygnałów wskazuje, że koło wyspy Bali powtórzyła się tragedia argentyńskiego okrętu podwodnego ARA „San Juan”, który zatonął na Południowym Atlantyku w październiku 2017 roku.

Wypadek w indonezyjskiej marynarce wojennej wyraźnie różnił się od katastrof, do jakich wcześniej dochodził na innych okrętach podwodnych. Przede wszystkim Indonezyjczycy bardzo szybko poinformowali o problemach i od razu poprosili o pomoc. Nie powtórzyli więc błędu Rosjan z 2000 roku, gdy przez głupotę rosyjskich admirałów, 23 ocalałych członków załogi „Kurska” nie doczekało pomocy.

W przypadku indonezyjskiego okrętu podwodnego „Nanggala” o wypadku wiadomo już 21 kwietnia i to od razu od dowódcy sił zbrojnych Indonezji. Ujawnił on zresztą prawdopodobnie całą sekwencję zdarzeń, jaka doprowadziła do zaginięcia tej jednostki 51 Mm (około 95 km) na północ od Bali.

Z tego co przekazano wynikało, że okręt podwodny otrzymał zgodę na zanurzenie się i wykonanie ćwiczebnego strzelania torpedą SUT około 3 rano według czasu lokalnego 20 kwietnia br. O 3.46 zakończono operację zanurzania, a o godzinie 4.00 zalano wyrzutnie torpedowe i o godzinie 4.25 oficer kierujący ćwiczeniami wyraził zgodę na odpalenie torpedy nr 8. Był to ostatni kontakt z liczącą 49 osób załogą okrętu podwodnego. Na pokładzie znajdowały się dodatkowo 4 osoby nadzoru (w tym 3 specjalistów od spraw uzbrojenia).

Marynarka wojenna zorientowała się o problemach, gdy na czas nie otrzymała raportu z przeprowadzonego ćwiczenia i już o godzinie 9.37 Indonezyjczycy powiadomili międzynarodowe biuro łącznikowe ds. ratowania okrętów podwodnych ISMERLO (International Submarine Escape and Rescue Liaison Office) o zaginięciu i prawdopodobnym zatonięciu swojego okrętu podwodnego. Nie ukrywano przy tym powagi sytuacji informując, że do wypadku doszło w miejscu, gdzie głębokość wahała się od 600 do 700 m natomiast wytrzymałość kadłuba mocnych okrętów typu Cakra (niemiecki typ 209) określa się na około 500 m.

Zawsze oczywiście istnieje szansa, że kadłub wytrzyma, ale indonezyjska marynarka wojenna tylko w przybliżeniu określiła miejsce zatonięcia swojej jednostki. Jeżeli ta pomyłka byłaby duża, to należy pamiętać, że koło wyspy Bali są jeszcze większe głębokości – dochodzące nawet do 1500 m. Tymczasem wszyscy pamiętają, że argentyński okręt podwodny ARA „San Juan”, który zaginął 15 listopada 2017 r., został zgnieciony ciśnieniem wody o wiele wcześniej, o czym świadczy rozkład szczątków leżących na głębokości około 800 m.

Nadzieja przeciwko faktom.

W przypadku każdego zatopionego okrętu podwodnego zawsze istnieje nadzieja, że uda się uratować wszystkich członków załogi i służby ratownicze są cały czas na to przygotowywane. Niektóre fakty przekazane przez Indonezyjczyków wskazują jednak na to, że na ich okręcie doszło do takiej samej tragedii, jak w listopadzie 2017 roku na ARA „San Juan” – z nieznanych jeszcze powodów okręt zaczął się niekontrolowanie zanurzać i został zgnieciony zbyt dużym ciśnieniem wody.

Już samo to, że praktycznie od razu poinformowano o możliwość utraty zasilania elektrycznego na swoim okręcie, świadczy o tym, że na KRI „Nanggala” wydarzyło się coś o wiele poważniejszego niż awaria. Takie odcięcie energii na szczelnym, zanurzonym okręcie jest bowiem teoretycznie niemożliwe. Baterie akumulatorów nie są bowiem skupione w jednym miejscu i nawet, gdy dojdzie do uszkodzenia jednej z nich, to druga spokojnie zabezpieczy potrzeby okrętu związane z akcją ratowniczą – w tym z wysłaniem sygnału o pomoc.

Czytaj też: [Jak odnaleziono okręt podwodny ARA „San Juan”?](#)

Tymczasem sygnału o pomoc nie wysłano, pomimo że wcześniej cały czas utrzymywano kontakt z powierzchnią za pomocą urządzenia łączności podwodnej. Nie ma również wzmianki o wypłynięciu na powierzchnię radioboi ratowniczej, która znajduje się na każdym okręcie podwodnym i powinna zadziałać automatycznie, po przekroczeniu krytycznej głębokości.

Zastanawia też komunikat szefa sztabu indonezyjskiej marynarki wojennej admirała Yudo Margono, który stwierdził, że zapas tlenu dla całej załogi wystarczy na trzy dni od momentu zanurzenia do dokładnie 3 rano w sobotę 24 kwietnia. Sprawa jest o tyle dziwna, że na dokładnie taki sam okres czasu szacuje się zapas energii elektrycznej w przenoszonych przez okręt podwodny akumulatorach. Teoretycznie tlenu powinno więc starczyć na dłużej. Przypomnijmy, że o wiele mniejszy, rosyjski okręt podwodny AS-28 przed uwolnieniem go z sieci i lin przez brytyjski pojazd podwodny „Scorpio” przebywał pod wodą 76 godzin.

Niepokój może też wzbudzić plama ropy, jaka pojawiła się na powierzchni morza w miejscu, gdzie prawdopodobnie zaginął KRI „Nanggala”. Okręty podwodne są bowiem tak skonstruowane, by nie pozostawiać po sobie żadnych śladów i dlatego trudno jest nawet przypuszczać, by przez pomyłkę, ktoś z załogi doprowadził do rozszczelnienia zbiorników paliwa.

Akcja poszukiwawczo - ratownicza trwa

Pomimo tych wszystkich, niesprzyjających informacji akcja poszukiwawczo-ratownicza trwa. W pierwszej kolejności próbuje się zlokalizować okręt podwodny na dnie. Do tego zadania zostały natychmiast wysłane trzy najbardziej nowoczesne okręty indonezyjskiej marynarki wojennej, fregaty holenderskiego projektu typu SIGMA: KRI „Dioponegoro”, KRI „I Gusti Ngurah Rai” oraz KRI „Raden Eddy Martadinata”. Są one bowiem wyposażone w bardzo dobre sonary podkilowe i holowane firmy Thales.

W rejon poszukiwań udały się też specjalistyczne okręty ratownicze malezyjskiej (MV „Mega Bakti”) i singapurskiej (MV „Swift Rescue”) marynarki wojennej. Pierwsza z tych jednostek jest w stanie szukać zatopione okręty podwodne do głębokości 1000 m i dostarczać im specjalne kapsuły ratunkowe ELSS (emergency life support stores) z awaryjnym sprzętem ratunkowym, medycznym, żywnością i innymi artykułami pierwszej potrzeby.



Singapurski okręt do ratowania okrętów podwodnych MV „Swift Rescue”. Fot. Wikipedia

Jeszcze lepiej przygotowana do działań jest singapurska jednostka, która ma zdolność ewakuowania spod wody członków załogi zatopionego okrętu podwodnego. Ma ona bowiem na swoim pokładzie załogowy, ratowniczy pojazd głębinowy DSAR 6 (Deep Search and Rescue), który jest w stanie zadokować się do włazu zatopionej jednostki i zabrać na swój pokład nawet kilkanaście osób. W rejonie poszukiwań znajduje się więc już najprawdopodobniej około trzydzieści jednostek pływających. Amerykanie wysłali do pomocy również swój najnowszy samolot ZOP typu P-8 Poseidon, a Indie wysłały swój pojazd do ratowania załóg okrętów podwodnych DSRV (Deep-submergence rescue vehicle). Swoją pomoc zaoferowały Rosja, Francja, Niemcy, Turcja i Tajlandia.

Pewność co do losu zaginionego okrętu podwodnego będzie jednak dopiero wtedy, gdy on, lub jego szczątki zostaną znalezione na dnie.

Uaktualnienie:

Indonezyjska marynarka wojenna poinformowała, że znaleziono na powierzchni morza szczątki, które pochodzą z zaginionego okrętu podwodnego. Zmieniono więc status okrętu KRI „Nanggala” z „Zaginiony” na „Zatopiony”.