

ORP *Odważny*



ORP „*Odważny*” – polski kuter torpedowy projektu 664 (Bitny, według nomenklatury NATO typ Wisła). Był drugim okrętem polskiej Marynarki Wojennej noszącym tę nazwę. Posiadał znak taktyczny KTD 458 oraz związany z nim numer burtowy 458.

Na świecie tego typu obiekty muzealne są dość często spotykane, natomiast w naszym kraju stanowią wyjątek. Choć jego obecny stan techniczny przez cały okres bywał różny, eksponat został ostatnio nieco odświeżony. Warto zaznać się bliżej z jego historią, co zwłaszcza powinno zainteresować miłośników naszej rodzimej floty wojennej.

Tu, na śródlądowym Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku-Kamiennej (woj. Świętokrzyskie), na tle dość bogatej kolekcji artylerii, broni pancernej oraz samolotów znajduje się najprawdziwszy kuter torpedowy, który przez niemal 13 lat podnosił na swoim pokładzie polską biało-czerwoną banderę i dumnie nosił imię ORP „*Odważny*”. Jest po części symbolem epoki, która już odeszła do historii, epoki, w której to właśnie kutry torpedowe, oraz później rakietowe były głównym wyznacznikiem uderzeniowym bałtyckich flot wojennych. To także w zasadzie namacalny dowód polskiej myśli technicznej i w zasadzie wytwór rodzimego przemysłu stoczniowego. W zasadzie, ponieważ wiele jego części oraz elementów uzbrojenia pochodziło tak z Zachodu jak i Wschodu.

Trudne początki – ciekawe kroki

Nim na ORP „Odważnym” po raz pierwszy podniesiono biało-czerwoną banderę, piętnaście lat wcześniej w 1958 roku, zostały opracowane pierwsze koncepcje wyglądu przyszłych polskich kutrów torpedowych. Zamierzenia początkowo były bardzo ambitne – w głównych planach jakie wówczas przedstawiono została wymieniona liczba łącznie 50 jednostek tego typu. Miały one zostać zbudowane do końca 1965 roku. Oczywiście, stało się inaczej – uruchomienie budowy nowatorskiej konstrukcji kadłuba, który miał zostać wykonany ze stopów aluminium oraz przygotowanie sprawnego napędu złożonego m.in.: z lotniczego silnika odrzutowego, zaadaptowanego do celów morskich, musiało potrwać i w 1965 roku pojawił się dopiero pierwszy kuter doświadczalny. Po kilku kolejnych latach przeprowadzania wszystkich możliwych prób i dalszych dyskusji projektantów nowej jednostki, na temat ostatecznego wyposażenia dla jednostek seryjnych, projekt techniczny, który został oznaczony numerem 664 trafił do stoczni w 1968 roku.

Opracowana konstrukcja była w zasadzie zbiorem wielu kompromisów. Z jednej strony polskim marynarzom bardzo zależało na czasie i szybkiej budowie serii okrętów, z drugiej strony zostały sformułowane bardzo wysokie wymagania taktyczno-techniczne nowych jednostek, których w tamtych czasach po części było jeżeli nie niemożliwe, to na pewno bardzo trudne do zrealizowania. Za wszelką cenę starano się tutaj nie doprowadzić do zakupu w całości gotowych jednostek lub praw licencyjnych od jedyne go ówczasie w tej sferze Związku Radzieckiego. Poniekąd słusznie jak się wydaje, ale jeżeli tylko i wyłącznie popatrzyć na możliwości końcowego produktu, to jednak narastają w tym kierunku duże wątpliwości.

Oczywiście do niewątpliwych zalet tego programu – budowy kutrów torpedowych trzeba zaliczyć przede wszystkim fakt oddania do służby serii jednostek, opanowania technologii

budowy kadłubów ze stopu aluminium i okrętowych turbin gazowych. W uzyskanych we własnych projektach parametrów na podkreślenie zasługuje osiągnięcie maksymalnej prędkości nawet 55 węzłów. Bardzo niezadowalające były jednak osiągnięte prędkości marszowe, które nie pozwalały na wspólne szkolenia oraz ćwiczenia z starszymi kutrami torpedowymi projektu 183 oraz kutrami raketowymi projektu 205. Jednakże najgorzej przedstawiającym się parametrem nowego okrętu był jego zasięg pływania. Ten parametr się okazał prawdziwą „piętą Achillesową”. Przyczyna leżała w bardzo nieekonomicznej turbinie gazowej. W zasadzie tutaj potrzebna była jak najszybciej całkowicie nowa konstrukcja wytwornicy gazów, a na to nie było już odpowiednich środków, ani czasu. Pojawiały się propozycje zastosowania innej konstrukcji zagranicznych, ale wszystkie one zostały szybko odrzucone. Wszystko to spowodowało, że do pierwotnych bardzo ambitnych planów już nie powrócono. Budowę pierwszej jednostki rozpoczęto w 1968 roku, a całą serię ostatecznie zakończono na ósmej jednostce, która została oddana do służby w 1973 roku. Wraz z upływem lat pod polską banderą, okazało się, że część z tych jednostek pływało krócej niż był czas ich projektowania.

Krótką służba

I tak ostatecznie polska służba okrętu ORP „Odważny” trwała zaledwie 12 lat i cztery miesiące. Bardzo poważny wpływ na taki efekt krótkiej służby w Marynarce Wojennej był; kadłub o niezbyt mocnej konstrukcji. Bardzo „zabójcze” dla blach aluminiowych, z których cały okręt był zrobiony, było pływanie z dużymi prędkościami jakie uzyskiwano. Najmocniejsze stopu aluminium nie posiadają takiej sztywności jak stal. Dzienniki zdarzeń wszystkich kutrów torpedowych projektu 663D/664 pełne są opisów pęknięć, praktycznie na całej długości. Z publikowanych ponad 20 lat temu danych, można było wyczytać, że na czterech pierwszych kutrach wyprodukowanych seryjnie, w latach 1972-1977, zostało łącznie odnotowanych 224 tego typu przypadki. Jednym z najgroźniejszych wypadków było oderwanie

się nadbudówki od pokładu. Oprócz częstych uszkodzeń mechanicznych, bardzo dużym utrudnieniem w codziennej służbie polskich marynarzy – mechaników był skomplikowany napęd, którego utrzymanie w stałej sprawności wymagało bardzo dużo uwagi. Dlatego bardzo częstym widokiem był fakt, że kutry zamiast spędzać czas na morzu, znajdowały się w stoczniach remontowych.

Ze wspomnień, służących na tych kutrach marynarzy polskich, jasno wynikało jak trudne były warunki pracy i odpoczynku na pokładzie. We wszystkich pomieszczeniach bardzo często hałas przekraczał wszelkie przyjęte normy. Marsz z dużymi prędkościami był powodem powstawania dużych wibracji, a przeciążenia oraz gwałtowne wstrząsy powodowały nierzadko zwichnięcia, złamania lub nawet zdarzały się przypadki trwałego uszkodzenia kręgosłupów. Wychodzące w morze, na ćwiczenia załogi kutrów miały warunki bytowe dalekie od przyzwoitych. Jeden 200 litrowy zbiornik wody pitnej był używany bardzo rzadko, a już prawie wcale do mycia lub innych czynności higienicznych. Miejsc do spania było mniej niż ludzi, stąd nie jako wzorem załóg okrętów podwodnych, obowiązywała zasada ciepłej koi, czyli wchodzący na wachtę ustępował miejsca marynarzowi kończącymi służbę.

Dlatego nie trudno się zdziwić, że zapadła decyzja o tak szybkim zakończeniu służby. Najkrótszy okres służby popularnych „kapci” – tak bardzo żartobliwie przezywali je polscy marynarze, trwał dziewięć i pół roku, a najdłuższy prawie czternaście lat. Ostatecznie wszystkie kończyły początkowo w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, gdzie były demontowane wszystkie przydatne jeszcze dla Polskiej Marynarki Wojennej urządzenia oraz elementy uzbrojenia. Następnie były przeholowywane do portu wojennego na Helu, gdzie były poddawane demontażowi ich kadłuby. Wszystkie, oprócz widocznego na zdjęciach ORP „Odważny”.

ORP „Odważny”

- Kategoria: KTD-458 – 664/7
- Położenie stępki: 07.04.1972
- Wodowanie: 21.03.1973
- Wejście do służby: 15.09.1973
- Wycofanie ze służby: 31.01.1986
- Spuszczenie bandery: 23.01.1986

Długa wędrówka

Bardzo ciekawie przedstawia się historia „przeprowadzki” kutra z Gdyni, w głąb kraju. Otóż po jego wycofaniu, nie trafił on do portu w Helu. W Stoczni Marynarki Wojennej zostały przeprowadzone jedynie prace adaptacyjne, polegające m.in.: na wymontowaniu wszystkich elementów siłowni okrętowej, zamianie podstawowej armaty automatycznej AK-230, na stanowisko z działkami 25 mm typ 2M-3M oraz czasowym demontaż wystających elementów, które mogły by utrudnić holowanie go przez Wisłę. Ciekawostką jest fakt, że jego miejscem końcowym miało być Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, które jednak nie było zainteresowane owym eksponatem.

Kuter zanim trafił na swoje obecne miejsce, rozpoczął podróż, która trwała ponad cztery lata. Rozpoczął holowanie Wisłą z Gdańska w 1986 roku. Na Wiśle znajdował się w postoju podczas trwania zimowych miesięcy, gdzie znajdował się w Przegalinie (zima przełomu 1986-87 roku), następnie w Płocku (zima przełomu 1987-88 roku) i w Sandomierzu (zima przełomu 1988-1989 roku). Wiosną 1989 roku zdołano wyciągnąć całą jednostkę na ląd, ale nie zdążono załatwić wszystkich wymaganych dokumentów i spraw związanych z transportem drogą lądową i kolejną zimę przełomu 1989-90 roku znów spędził w Sandomierzu, tym razem na brzegu Wisły. Wreszcie późnym latem 1990 roku rozpoczął swoją podróż drogami polskimi na specjalnej 62 kołowej lawecie drogowej. Do swojej ostatniej bazy okręt trafił jesienią 1990 roku w Muzeum im. Orła Białego

mieszczącego się w Skarżysku-Kamiennej. Na swojej obecnej podstawie został usytuowany za pomocą specjalnego dźwigu o nośności do 360 ton, który został wcześniej zakupiony przez jedną ze świętokrzyskich cementowni.

Jego stan obecny jest nieco lepszy niż ostatnie 7 lat temu gdy tam byłem, ale nadal bardzo poważnym mankamentem jest brak oryginalnej armaty, którą można było zamontować, ponieważ Agencja Mienia Wojskowego posiadała kilka sztuk tych zestawów, dla których nie było już wówczas perspektyw ich dalszego użycia.



Lata 70, fot. archiwum MW

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Wyporność: standardowa – 94 ton, pełna – 128,1 ton

Wymiary okrętu: 24,76 metrów (na linii wodnej 23 metrów) 7,79 metrów (na linii wodnej 7,23 metry) x 1,61 m

Napęd: cztery silniki typu M-50F5, każdy o mocy nominalnej 1000 KM i maksymalnej 1200 KM, jedna turbina gazowa TM-1M o mocy ciągłej 5132 KM i maksymalnej 7200 KM, cztery śruby napędowe

Osiągi: wyporność pełna – prędkość szczytowa 49,28 węzłów, ekonomiczna – 16,74 węzły, zasięg przy prędkości ekonomicznej

– 410 mil morskich

Uzbrojenie (oryginalne): jedno stanowisko podwójnej armaty AK-230M (zapas posiadanej amunicji wynosił 1000 nabojów) kalibru 30 mm, cztery wyrzutnie torpedowe typu OTAM-53-206B kalibru 533 mm, ewentualnie dwa dodatkowe tory minowe (po zdemontowaniu tylnych wyrzutni torpedowych) – dla 2 min typu AMD-1000 lub czterem min morskich typu AMD-500 lub 20 sztuk typu JAM

Wyposażenie elektroniczne: radar typu MR-102 z kompleksowym systemem rozpoznawczym „swój-obcy” Kremnij-2, sprzęt łączności radiowej

Załoga: 17 marynarzy

Tekst i zdjęcia, współautor projektu, Dawid Kałka













Detale konstrukcji